Publication de la Revue du Cercle Militaire

COMMANDANT MIREPOIX

Commandant le 6e bataillon de chasseurs a pied

ÉTUDE

SUR

EXPÉDITION DE MADAGASCAR

EN 1895

PARIS
IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE CENTRALES DES CHEMINS DE FER
IMPRIMERIE CHAIX
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE CINQ MILLIONS
Rue Bergère, 20
1898

ÉTUDE

SUR

L'EXPÉDITION DE MADAGASCAR

EN 1895

Publication de la Revue du Cercle Militaire

COMMANDANT MIREPOIX

Commandant le 6e bataillon de chasseurs a pied

ÉTUDE

SUR

L'EXPÉDITION DE MADAGASCAR

EN 1895

PARIS

IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE CENTRALES DES CHEMINS DE FER

IMPRIMERIE CHAIX

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE CINQ MILLIONS

Rue Bergère, 20

1898

ÉTUDE

SUR

L'EXPÉDITION DE MADAGASCAR

EN 1895

INTRODUCTION

L'expédition de Madagascar de 1895 est l'entreprise coloniale la plus importante dans laquelle la France ait été engagée depuis longtemps.

Par la grandeur de l'effort qu'elle a exigé, par l'importance des résultats qu'elle peut avoir pour notre pays, par les nombreuses critiques auxquelles elle a donné lieu, elle s'impose à l'attention et mérite une étude particulière.

Le rapport d'ensemble fait au Ministre de la guerre par M. le général Duchesne, commandant en chef du corps expéditionnaire, et publié dans le courant de l'année 1896, a présenté les circonstances les plus importantes de la préparation et de la conduite de la campagne. Mais ce rapport

n'est qu'un exposé succinct des événements, sans appréciations ni commentaires, et il laisse à un historique complet de l'expédition le soin de dégager les enseignements que peut comporter l'étude de l'organisation et du fonctionnement des divers services.

En attendant la publication de cet historique, il est intéressant de chercher à élucider certains points restés obscurs malgré toutes les discussions dont ils ont été l'objet, à faire la part des responsabilités en établissant ce qui provient des hommes et ce qui résulte des circonstances, à faire ressortir enfin les palliatifs les plus propres à atténuer les mauvaises chances auxquelles sont exposées les expéditions lointaines, toujours dures, toujours sujettes aux aléas.

Tel est le but de cette étude qui n'a d'autre prétention que d'avoir cherché la vérité.

PREMIÈRE PARTIE

LA PRÉPARATION

PREMIÈRE PARTIE

LA PRÉPARATION

I. — Les origines de la guerre. — Les études préliminaires. — Le vote des crédits.

Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de faire un historique détaillé des causes diverses qui ont amené la France à intervenir par les armes à Madagascar en 1895. Il n'y a rien à ajouter à cet égard à l'exposé fait par M. Hanotaux, ministre des Affaires étrangères au cours de la discussion des crédits demandés pour l'expédition devant la Chambre des députés et le Sénat (1).

(1) Voir les comptes rendus des séances du Sénat et de la Chambre des députés (novembre et décembre 1894), ainsi que l'ouvrage de M. Hanotaux : l'*Affaire de Madagascar*.

1.

On se rappelle que la guerre de 1883-1885 avait eu pour causes principales le refus du gouvernement hova de reconnaître les droits de propriété de colons français établis depuis de longues années à Madagascar (succession Laborde) et la prétention émise par lui d'étendre sa domination sur les tribus sakalaves de la côte Nord-Ouest de la grande île, sur lesquelles la France exerçait, depuis le règne de Louis-Philippe, un protectorat nominal, sinon réel.

Mais notre action à Madagascar, contrariée par des circonstances diverses, et notamment par les affaires du Tonkin, s'était bornée alors au bombardement des postes hovas établis sur les côtes, et à l'occupation des principaux d'entre eux, tels que Tamatave et Majunga.

Le traité du 17 décembre 1885, qui mit fin aux hostilités, établissait le protectorat de la France sur l'île de Madagascar dont, en retour, il reconnaissait la souveraineté à la reine des Hovas, devenue la reine de Madagascar. Un résident général, installé à Tananarive avec une escorte militaire, devait représenter le gouvernement de la République, et présider aux relations extérieures de Madagascar. Enfin, il recommandait les Sakalaves et les Antankares à la bienveillance du gouvernement hova, sous le joug duquel il venait de les placer.

Ce traité était à peine signé que le gouvernement hova cherchait à en éluder les clauses. La question de l'*exequatur* à accorder aux repré-

sentants des puissances étrangères fut la première cause d'un conflit que la mauvaise foi et l'obstination du premier ministre, encouragé peut-être par notre inertie, amenèrent au bout de peu de temps à l'état aigu.

L'effectif de l'escorte de notre résident général donnait également matière aux récriminations de Rainilaiarivony ; ces récriminations étaient basées sur une lettre de l'amiral Miot, interprétative du traité de 1885, que le gouvernement français s'était refusé à ratifier.

Enfin, dans les dernières années, le nombre des attentats contre la vie ou les biens de nos compatriotes et des autres étrangers avait été sans cesse augmentant, sans qu'il fût possible à nos résidents généraux d'obtenir les réparations qu'ils réclamaient et le châtiment des coupables

Telle était la situation, lorsque M. Brunet, membre de la Chambre des députés, interpella le gouvernement, dans la séance du 22 janvier 1894, sur les mesures qu'il comptait prendre. Après avoir entendu les déclarations de M. Casimir-Perier, alors président du Conseil et ministre des affaires étrangères, la Chambre vota à l'unanimité, l'ordre du jour suivant :

« La Chambre, résolue à soutenir le gouvernement dans ce qu'il entreprendra pour maintenir notre situation et nos droits à Madagascar, rétablir l'ordre, protéger nos nationaux, faire respecter le drapeau, passe à l'ordre du jour. »

A la suite de ce vote, le gouvernement renforça la division navale de l'Océan Indien, ainsi que les garnisons de Diégo-Suarez et de la Réunion.

Ces mesures parurent produire une certaine impression sur le gouvernement hova qui craignit une action énergique de notre part.

Mais, lorsqu'il fut permis de croire que cette action serait encore différée, l'arrogance du gouvernement hova se donna libre carrière; la situation de notre Résident général et de nos nationaux ne tarda pas à devenir intolérable, et leur sécurité fut même menacée, non seulement dans les provinces, mais à Tananarive même.

En présence de cette situation, sur les dangers de laquelle le résident général, M. Larrouy, appelait dans ses rapports et ses télégrammes l'attention du gouvernement, il devenait évident qu'il serait nécessaire à bref délai de recourir à la force pour imposer aux Hovas le respect des traités.

Au mois de septembre 1894, le Gouvernement se décidait à appeler en France M. Larrouy, pour conférer avec lui; il tentait en même temps un dernier effort pour obtenir par une voie pacifique la solution des difficultés pendantes. M. Le Myre de Vilers, qui avait été notre premier résident général à Madagascar et qui était resté en relations avec le premier ministre, était envoyé en mission à Tananarive avec pleins pouvoirs

pour traiter; il emportait, avec les instructions du gouvernement, un projet de traité qu'il devait s'efforcer de faire accepter par le premier ministre et par la Reine.

Arrivé à Tananarive le 14 octobre, M. Le Myre de Vilers se mettait immédiatement en rapport avec Rainilaiarivony. Mais, en présence du parti pris manifeste de ce dernier qui ne crut pas devoir recevoir notre plénipotentiaire à la date convenue, M. Le Myre de Vilers mettait, le 20 octobre, le gouvernement hova en demeure d'accepter purement et simplement le projet de traité apporté de Paris.

Le délai fixé pour son acceptation expirait le 26 octobre.

Rainilaiarivony s'étant borné, pour toute réponse, à soumettre au plénipotentiaire français un contre-projet inacceptable, celui-ci, conformément à ses instructions, amenait le 27 octobre, à 6 heures du matin, le pavillon qui flottait sur la Résidence générale, assistait au départ de l'escorte pour Majunga, et, le dernier de tous, quittait Tananarive, le même jour, pour redescendre à Tamatave.

Dès son arrivée de France et pendant son séjour à Tananarive, M. Le Myre de Vilers avait pris les mesures nécessaires pour assurer l'exode vers la côte de nos compatriotes, colons, missionnaires, etc., qui se trouvaient dans l'Emyrne et les autres provinces de l'intérieur; ils purent arriver à

Tamatave sans encombre, mais non sans privations et sans fatigues.

Quant à l'escorte, elle arrivait à Majunga le 21 novembre, sans avoir laissé un homme en route et sans avoir eu à tirer un seul coup de fusil, malgré l'hostilité manifestée par certains gouverneurs hovas.

A partir de Suberbieville, elle s'était embarquée sur la Betsiboka où elle n'avait pas tardé à rencontrer les embarcations armées envoyées au-devant d'elle par le commandant de la division navale pour assurer son retour à la côte.

La guerre était virtuellement déclarée.

*
* *

Le gouvernement n'avait pas attendu les derniers événements qui venaient de se produire pour examiner les conditions dans lesquelles pourrait s'exercer, le cas échéant, une action militaire à Madagascar.

Déjà, en 1893, cette question avait été mise simultanément à l'étude par les ministères de la guerre et de la marine. Les rapports de nos officiers et de nos agents, les renseignements fournis par les explorateurs furent mis à profit dans ce but. De plus, dans les derniers mois de la même année, un officier supérieur d'infanterie de marine était envoyé en mission à Madagascar pour compléter et vérifier sur place quelques-unes de ces indications; malheureusement, le secret,

qui était une condition indispensable de succès, ne fut pas rigoureusement observé, et les Hovas ne tardèrent pas à être exactement renseignés sur la personnalité de l'explorateur et le but de son voyage. Ce dernier n'en traversa pas moins l'île entière de Majunga à Tamatave par Tananarive; mais la réserve sur laquelle il dut se tenir, le secret et la rapidité avec lesquels il dut accomplir sa mission ne lui permirent pas de rapporter de cette reconnaissance des renseignements aussi complets et aussi précis qu'il eût été désirable.

Lorsque, vers le milieu de l'année 1894, le conflit avec le gouvernement malgache arriva à l'état aigu, le gouvernement se préoccupa, en prévision d'une expédition prochaine, de la nécessité de coordonner tous les renseignements recueillis jusqu'alors. Il constitua, dans ce but, auprès du ministre des affaires étrangères, une commission d'études comprenant un représentant de chacun des ministères de la guerre, de la marine, des affaires étrangères et des colonies. Ce n'était pas le hasard ou le caprice qui avait présidé à la désignation des membres de cette commission. Le représentant du ministère des affaires étrangères était, en effet, un des fonctionnaires de notre résidence générale à Tananarive; le délégué du ministère de la marine était ce même officier supérieur qui, l'année précédente, avait été envoyé en mission secrète à Madagascar; le délégué des colonies, officier supérieur d'infanterie, sorti d'une

arme spéciale, avait fait de nombreuses campagnes en Cochinchine, en Tunisie et au Tonkin, avant de diriger le bureau technique du département des colonies; le quatrième membre, enfin, appartenait à l'état-major de l'armée.

Les questions spéciales qui allaient être soumises à leurs délibérations ne leur étaient donc pas tout à fait étrangères.

Dans le rapport qu'elle établit, la commission posait dans ses grandes lignes le programme d'organisation de l'expédition future.

Elle déclarait notamment qu'il lui paraissait nécessaire d'amener devant Tananarive 6 à 7.000 combattants et qu'il faudrait, par suite, donner au corps expéditionnaire une force de 12 à 14.000 hommes, pour tenir compte à la fois des diminutions d'effectif provenant des maladies ou des pertes par le feu, de la nécessité d'assurer la sécurité de la ligne de communication et de l'avantage qu'il y aurait à en imposer aux Hovas.

La commission proposait d'adopter comme ligne d'opération du corps expéditionnaire la route de Majunga à Tananarive de préférence à celle de Tamatave; plus longue que cette dernière, la route de Majunga était signalée comme devant offrir moins de difficultés à la marche du corps expéditionnaire; de plus, la possibilité d'utiliser le cours de la Betsiboka, sur une longueur de deux cents kilomètres environ, atténuait sensible-

ment les inconvénients résultant de l'augmentation de la distance totale.

Elle admettait enfin que le corps expéditionnaire ne trouverait pas à vivre sur le pays et qu'il devrait par suite tirer de l'arrière tous les approvisionnements nécessaires à sa subsistance ainsi qu'à celle des animaux qu'il conduirait avec lui. Dans ces conditions, la commission considérait comme une nécessité de doter le corps expéditionnaire de voitures légères, et elle proposait l'adoption d'un type déjà connu et expérimenté dans plusieurs de nos colonies, notamment au Soudan, la voiture Lefebvre, ainsi nommée du nom de son constructeur.

Le gouvernement adopta dans leur ensemble les conclusions de la commission.

Le département de la marine, auquel semblait, à cette époque, devoir être dévolue la direction de l'expédition, se préoccupa, sans plus tarder, de faire établir sur les bases ainsi posées un programme détaillé et complet. Des pourparlers furent engagés par ses soins avec le constructeur dont il a été question ci-dessus pour la fourniture éventuelle des voitures nécessaires au corps expéditionnaire. En même temps, le service des constructions navales recevait l'ordre de préparer les plans d'un matériel de canonnières-remorqueurs et de chalands, appropriés à la navigation sur des cours d'eau tels que la Betsiboka.

Le commandant de la division navale de l'océan

Indien était également invité à faire faire sur place des études spéciales, tant en vue de cette navigation que de l'aménagement d'un port de débarquement dans la baie de Bombetoke et de l'utilisation éventuelle, dans ce but, du port même de Majunga.

Enfin, en vue de compléter les renseignements topographiques que l'on possédait déjà sur la région que traverse la route de Majunga à Tananarive, et plus particulièrement sur le Boëni, un officier d'infanterie de marine, le lieutenant Aubé (1), était envoyé en mission secrète à Madagascar.

Les études entreprises au ministère de la marine aboutissaient à l'établissement d'un programme complet, tant pour la constitution du corps expéditionnaire, personnel et matériel, que pour son transport à Madagascar, et d'un projet de budget qui, dressé par chapitres correspondant aux divers services, évaluait la dépense probable à soixante-cinq millions pour une durée de six mois, chaque mois au delà de cette période devant entraîner une dépense supplémentaire de trois millions.

---

(1) Dans un espace de temps relativement court, cet officier accomplit un travail tout à fait remarquable, qui rendit les plus grands services pour l'établissement de l'itinéraire de Majunga à Tananarive jusqu'à la frontière Nord de l'Emyrne. Affecté au service des renseignements à l'état-major du corps expéditionnaire, le capitaine Aubé, qui venait d'être promu, joua un rôle des plus brillants pendant toute la durée de la campagne; constamment à l'avant-garde, il assista à tous les engagements et fut cité deux fois à l'ordre du jour du corps expéditionnaire.

Tel était l'état de la question, lorsque à la suite de l'échec de la mission de M. Le Myre de Vilers à Tananarive, et au moment de saisir le Parlement de la demande de crédits nécessaires pour l'expédition qui, dès lors, s'imposait, le gouvernement décida de confier au département de la guerre la direction générale de la campagne qui, par l'importance des effectifs engagés, dépassait les proportions des expéditions coloniales ordinaires.

Cette décision fut prise en conseil des ministres le 12 novembre 1894 et, le lendemain 13 novembre, à la suite d'une question posée par M. Boissy d'Anglas au ministre des affaires étrangères, sur les affaires de Madagascar, M. le général Mercier, ministre de la guerre, déposait sur le bureau de la Chambre un projet de loi portant ouverture aux ministres de la guerre et de la marine de crédits montant à la somme de 65 millions pour pourvoir aux dépenses de l'expédition de Madagascar.

Le peu de temps qui s'était écoulé entre la décision prise par le conseil des ministres et le dépôt du projet de loi, vingt-quatre heures seulement, n'avait pas permis au ministre de la guerre de faire établir par ses bureaux une demande de crédits. Aussi dut-il accepter tel quel le programme élaboré par le ministre de la marine.

Toutefois, en prévision des difficultés qui pouvaient se présenter, il demanda à la commission

spéciale chargée de l'examen du projet de loi, d'introduire dans ce projet une disposition autorisant, sous certaines garanties, les virements de chapitre à chapitre pour les crédits attribués à un même département ; accueillie par cette commission, cette proposition fut repoussée par la commission du budget. Les seules modifications, apportées au projet de la marine, se bornèrent à une répartition plus ou moins judicieuse des crédits entre les deux départements intéressés.

Commencée devant la Chambre des députés le 22 novembre, la discussion des crédits demandés pour l'expédition se termina, le 26 novembre, par le vote du projet de loi, à une majorité de 372 voix contre 135 ; votée le 6 décembre par le Sénat à la majorité de 267 voix contre 3, la loi portant ouverture des crédits fut promulguée le 7 décembre 1894.

Il n'est pas inutile de remarquer, sans plus tarder, que par suite de diverses circonstances, au nombre desquelles il faut compter la mission confiée à M. Le Myre de Vilers et l'ampleur inattendue prise par la discussion des crédits devant le Parlement, la préparation effective et réelle de la campagne se trouvait commencer un mois plus tard, au moins, qu'il n'eût été désirable.

Un délai de cinq à six mois paraissait en effet nécessaire pour mener à bien les préparatifs d'une expédition aussi importante et il était, d'autre part, indispensable que ces préparatifs fussent

terminés dans le courant du mois de mars (1).

Or, respectueux des prérogatives de la représentation nationale à laquelle il entendait laisser une entière liberté de décision, le gouvernement s'était borné jusque-là à étudier et à préparer toutes les mesures d'exécution qui pouvaient être élaborées sur le papier ; mais aucun marché ne fut passé, aucune dépense ne fut engagée avant le vote définitif du Parlement.

---

(1) **Crédits ouverts par la loi du 7 décembre 1894.**

Ministère de la Guerre

Chapitre I.	Solde . . . . Fr.	10.000.000	43.500.000
— II.	Subsistances	6.050.000	
— III.	Habillement et campement.	3.000.000	
— IV.	Service de santé.	2.500.000	
— V.	Transports par terre et par rivière	3.000.000	
— VI.	Remonte et harnachement.	6.600.000	
— VII.	Artillerie	1.500.000	
— VIII.	Génie.	2.500.000	
— IX.	Dépenses diverses et imprévues	3.350.000	

Ministère de la Marine

Chapitre X.	Câble de Mozambique à Majunga	3.000.000	21.500.000
— XI.	Renforcement de l'escadre en 1894.	700.000	
— XII.	Transports maritimes . .	11.700.000	
— XIII.	Commandement à Majunga et occupation de Tamatave	2.600.000	
— XIV.	Renforcement de la division navale en 1895 . .	3.500.000	
	Total égal . . . . . Fr.		65.000.000

II. — Le corps expéditionnaire. Le commandement et les troupes.

Ainsi qu'on vient de le voir, la loi du 7 décembre 1894 sanctionnait la décision prise par le conseil des ministres de confier au département de la guerre la direction supérieure de l'expédition, tout en laissant à celui de la marine le soin de pourvoir aux transports maritimes, ainsi qu'au commandement de la marine à Majunga, à l'occupation de Tamatave, et à la surveillance des côtes.

En même temps qu'il déposait à la Chambre des députés le projet de loi portant ouverture des crédits, le ministre de la guerre proposait à la désignation du gouvernement l'officier général qui devait exercer éventuellement le commandement en chef du corps expéditionnaire. Ce choix se porta sur M. le général Duchesne qui commandait la 14e division à Belfort et qui, après avoir servi longtemps en Algérie, s'était signalé au Tonkin et dans la dure campagne de Formose.

Il importait en effet d'associer aussi promptement que possible le futur commandant en chef à la préparation effective de l'expédition. Aussi,

lorsque les crédits eurent été votés par la Chambre, leur adoption par le Sénat ne faisant plus aucun doute, le général Duchesne fut appelé à Paris pour conférer avec le ministre et, aussitôt la promulgation de la loi, il reçut la présidence d'une commission, dite d'organisation, dont firent partie, comme membres, le futur chef d'état-major et les chefs désignés des grands services du corps expéditionnaire.

Cette commission fonctionna, à titre consultatif, auprès de l'état-major de l'armée, et sous la direction du chef d'état-major général, jusqu'au 25 mars 1895, date à laquelle furent effectivement constitués les services généraux du corps expéditionnaire.

Une des premières questions à trancher fut celle des pouvoirs du futur commandant en chef. Comme il l'avait déjà fait ou voulu faire, lors de l'expédition du Dahomey, le département de la marine, dépossédé de la direction de la campagne, fit une tentative en vue d'obtenir l'indépendance de la division navale de l'Océan Indien ; mais le principe de l'unité de commandement fut respecté. Le chef de la division n'en conservait pas moins une large part d'initiative pour la direction des opérations qui étaient du ressort exclusif de la marine.

Il était décidé en outre, après entente entre les ministres intéressés, que le commandant en chef des troupes serait en même temps investi des

pouvoirs civils, non seulement sur le territoire malgache, ce qui découlait naturellement de l'état de guerre, mais encore à Diégo-Suarez et dans nos établissements de Sainte-Marie-de-Madagascar et de Nossi-Bé. Ces pouvoirs étaient d'ailleurs exercés déjà par le capitaine de vaisseau Bienaimé, chef de la division navale de l'Océan Indien.

*
* *

Ainsi qu'on l'a déjà vu, la commission d'études avait proposé de donner au corps expéditionnaire un effectif d'environ 15.000 hommes, ce qui devait permettre, d'après ses prévisions, d'amener devant Tananarive 6 à 7.000 combattants : le gouvernement avait admis ces propositions.

Le corps expéditionnaire fut en conséquence constitué en une forte division de troupes de toutes armes, avec un quartier général et des services analogues à ceux d'un corps d'armée.

Les troupes du corps expéditionnaire devaient comprendre dans leur ensemble (1) :

Deux brigades d'infanterie;

Un escadron de cavalerie;

Sept batteries d'artillerie ;

Quatre compagnies du génie;

Un escadron du train des équipages ;

---

(1) Il a paru inutile de surcharger cette étude de détails et de chiffres qui se trouvent dans le rapport officiel sur l'expédition de Madagascar.

Une section de commis et ouvriers d'administration;

Une section d'infirmiers militaires;

Enfin des détachements de force publique, de secrétaires d'état-major, d'artificiers et d'ouvriers d'artillerie, formant un effectif total de 658 officiers et 14.773 hommes de troupe.

Dès le moment où le gouvernement avait eu à se préoccuper de l'éventualité d'une campagne à Madagascar, il avait dû se convaincre de l'impossibilité dans laquelle se trouvait le département de la marine de faire face, avec ses seules ressources, à toutes les nécessités de la situation.

Les troupes de la marine traversaient en effet une période critique, conséquence de la loi du 30 juillet 1893 qui, en supprimant l'incorporation dans ces troupes d'hommes du contingent annuel par voie de tirage au sort, avait tari la source la plus importante de leur recrutement avant de l'avoir remplacée d'une manière certaine et efficace.

Les effectifs de l'infanterie et de l'artillerie de la marine présentaient des déficits considérables qui rendaient déjà difficile le relèvement normal et régulier de nos garnisons coloniales et des cadres des corps indigènes. Elles ne purent faire face à ces besoins, ainsi qu'à la constitution des cadres et d'une partie des effectifs de la brigade qu'elles fournissaient au corps expéditionnaire, qu'en faisant, dans les derniers mois de 1894 et

au début de l'année 1895, des appels successifs aux volontaires de l'armée de terre.

En tout état de cause d'ailleurs, le département de la guerre devait fournir les troupes de cavalerie et du génie, dont les similaires n'existent pas dans les troupes coloniales, et une partie des personnels administratifs, les cadres du commissariat de la marine et du commissariat colonial étant à peine suffisants pour leur permettre d'assurer les divers services dont ils ont normalement la charge.

L'armée de terre devait fournir une brigade d'infanterie au corps expéditionnaire ; le ministre de la guerre décida que cette brigade comprendrait un bataillon de chasseurs, un régiment d'infanterie de ligne, et un régiment mixte d'Algérie formé de deux bataillons de tirailleurs algériens et d'un bataillon étranger.

Dans le principe, et sur la demande du général commandant le 19e corps qui avait fait ressortir la difficulté pour les deux régiments étrangers d'assurer la relève de leurs unités détachées au Tonkin, au Siam et au Soudan (5 bataillons et 1 compagnie), ce troisième bataillon devait être un bataillon de zouaves. Mais, sur les instances du futur commandant en chef, un bataillon de la légion étrangère fut substitué aux zouaves ; cette substitution fut facilitée par la rentrée en Algérie de la compagnie du Soudan et la dissolution du bataillon du Siam.

Quant au bataillon de chasseurs et au régiment d'infanterie, ils devaient être formés par prélèvement sur les troupes de l'intérieur, au moyen de compagnies désignées par le sort dans quatre bataillons de chasseurs à pied, pour le bataillon, et dans douze régiments d'infanterie désignés eux-mêmes par le sort, à raison d'un pour chacun des corps d'armée de l'intérieur.

Ces compagnies devaient marcher avec leur cadre d'officiers, une partie de leur cadre de sous-officiers et caporaux et un nombre d'hommes volontaires, dont le chiffre maximum était fixé par le ministre.

Les compagnies du bataillon de chasseurs étaient complétées au moyen d'hommes fournis par les 30 bataillons ; celles du régiment d'infanterie le furent dans chaque corps d'armée, au moyen des volontaires fournis par les autres régiments de la même région.

Les états-majors de bataillon et de régiment furent constitués par voie de tirage au sort parmi les officiers de chaque grade ayant demandé à faire partie du corps expéditionnaire.

Les chefs de corps furent désignés par le ministre.

Ce projet fut violemment attaqué dans la presse et au Parlement, au cours de la discussion des crédits ; dans le discours qu'il prononça à cette occasion, M. le général Mercier a exposé les considérations à la fois d'ordre matériel et moral qui

avaient dicté sa décision (1). Il ne pouvait prendre ailleurs que dans les troupes métropolitaines les unités de l'artillerie, du génie, du train des équipages, les détachements d'ouvriers d'administration et d'infirmiers que devait fournir l'armée de terre; dès lors, il ne lui paraissait pas possible d'exclure du corps expéditionnaire les corps d'infanterie de l'intérieur. Ces artilleurs, ces sapeurs du génie, ces hommes du train des équipages, etc., étaient, comme les fantassins du 200e, des hommes provenant du contingent, des enfants de France; et quel encouragement à donner à ces braves gens au début d'une expédition comme celle qui se préparait, que de leur dire: « Nous vous envoyons à Madagascar parce que nous ne pouvons faire autrement; mais nous n'y envoyons pas de fantassins, parce que nous pouvons les remplacer par des tirailleurs ou des légionnaires, mieux en état que les Français de résister aux atteintes du climat et aux fatigues de la campagne. »

L'argument le plus sérieux opposé au projet ministériel était la trop grande jeunesse de ces hommes, prélevés sur le contingent métropolitain. Mais, ainsi que le faisait remarquer très justement M. Cavaignac, alors ministre de la guerre, dans la séance de la Chambre du 27 novembre 1895, les régiments d'infanterie de marine sont composés,

(1) Voir ce discours dans le compte rendu de la séance de la Chambre des Députés du 26 novembre 1894 (*Journal officiel* du 27 novembre).

pour partie, d'éléments qui ne sont pas très sensiblement différents de ceux qui constituent nos régiments d'infanterie.

En 1894-1895, le 13e régiment d'infanterie de marine contenait encore un nombre assez considérable d'hommes de la classe 1892, se trouvant par conséquent exactement dans la situation des hommes du 200e. De plus, à côté de rengagés dans la force de l'âge, combien ne comprenait-il pas d'engagés volontaires de 18 à 21 ans et même de rengagés âgés seulement de 21 ou de 22 ans, provenant de cette catégorie de volontaires ! La légion étrangère, les tirailleurs algériens, pour une partie de leurs cadres inférieurs et de leurs hommes de troupe européens, se trouvaient et se trouvent encore aujourd'hui dans une situation analogue.

On a également critiqué la formation d'unités de marche au moment d'une entrée en campagne. Cette critique se retrouve dans le rapport sur l'armée coloniale, fait au nom de la commission de l'armée par M. le baron Reille. Nous ignorons si cette critique s'applique aux seuls 40e bataillon de chasseurs et 200e régiment d'infanterie, ou également aux autres formations du corps expéditionnaire ; en effet, de même que ces deux corps de troupe, le 13e régiment d'infanterie de marine, le bataillon haoussa, le bataillon de volontaires de la Réunion étaient des unités nouvelles, créées de toutes pièces pour faire face aux besoins du

moment. Encore le 200e et le 40e bataillon de chasseurs présentaient-ils sur ces derniers l'avantage d'avoir été formés de noyaux de compagnies homogènes.

Il aurait été possible, a-t-on dit depuis, de réduire la force du corps expéditionnaire; cela est facile à dire après expérience faite, mais, avant l'expédition, qui aurait osé prendre la responsabilité de proposer cette mesure? Pas de renforts successifs, le système des petits paquets est condamné! — tel était le cri unanime.

La véritable solution consistait assurément à réduire la proportion des troupes européennes, en augmentant celle des éléments indigènes; mais notre organisation coloniale et la situation de nos troupes indigènes ne le permettaient pas alors; elles ne le permettraient pas encore aujourd'hui.

* * *

L'artillerie du corps expéditionnaire devait comprendre sept batteries, dont cinq de montagne et deux batteries montées de 80 m/m de campagne, et en outre quatre pièces de 120 m/m court.

Les batteries de montagne reçurent une organisation mixte, c'est-à-dire qu'elles se composèrent de deux échelons, l'un comprenant les pièces et un petit approvisionnement de munitions uniquement pourvu de mulets de bât, l'autre pourvu de

voitures Lefebvre. Mais cette organisation fut modifiée pour les batteries qui marchèrent avec l'avant-garde, puis avec l'échelon de tête du corps expéditionnaire, ainsi que pour celles qui firent partie de la colonne légère; ces batteries furent uniquement pourvues de mulets de bât.

Quant à l'adjonction des batteries de 80 de campagne et des quatre pièces de 120 court, elle se justifiait, d'une part, par l'expérience de la campagne de 1883-1885, de l'autre, par les renseignements optimistes qui avaient été fournis sur la topographie du pays que devait traverser le corps expéditionnaire.

On savait en effet que les Hovas étaient capables de construire et d'organiser, suivant les procédés en usage dans les armées européennes, des retranchements et des épaulements blindés contre lesquels les projectiles du canon de montagne devaient être impuissants. L'expérience de Farafate, lors de la première expédition, autorisait en outre à croire que les Hovas étaient susceptibles d'une défensive opiniâtre dans des positions organisées.

On pensait pouvoir employer utilement les pièces de 120 contre les défenses ainsi organisées dans le bas Boëni et à proximité desquelles il serait facile de les amener par eau; mais l'avant-garde ayant pris la voie de terre, ces ouvrages furent tournés et tombèrent sans défense. Une section de 120 fut cependant embarquée sur la

Betsiboka au début de juin, pour coopérer, en cas de besoin, à l'attaque de la position de Mavetanana; la rapidité de la marche de l'avant-garde, après le passage de la Betsiboka, et le peu de résistance opposé par les Hovas ne lui permirent pas d'arriver en temps utile. Elle fut mise à terre au débarcadère de Suberbieville deux jours après l'occupation de cette localité, qu'elle ne dépassa pas.

Les renseignements sur le degré de viabilité de la route que devait suivre le corps expéditionnaire avaient été fournis par un rapport du lieutenant-colonel d'artillerie de marine Rocard, dont il sera de nouveau question ultérieurement, et par les rapports des officiers envoyés en mission en 1893 et 1894; ces renseignements avaient permis d'espérer que les batteries montées pourraient suivre nos colonnes sans beaucoup plus de difficultés qu'elles n'en éprouvent dans bien des parties de l'Algérie et de la Tunisie.

On ne tarda pas à se rendre compte que les conditions topographiques étaient toutes différentes. Le général commandant en chef essaya néanmoins d'emmener une section de campagne, lorsqu'il se porta, avec la 2e brigade, à l'attaque des positions d'Andriba; mais les difficultés du terrain furent telles que cette section ne put parcourir plus de 2 kilomètres au delà du point terminus de la route et, lorsque le général Duchesne la renvoya au bivouac qu'elle venait de quitter,

lle ne put le regagner qu'avec l'aide d'un peloton le tirailleurs algériens.

Il n'en reste pas moins acquis que, si les Hovas avaient tenu plus vigoureusement qu'ils ne l'ont fait, notamment dans un grand nombre de villages fortifiés de l'Emyrne et aux abords immédiats de Tananarive, le corps expéditionnaire aurait vivement senti l'absence d'un matériel plus puissant que le matériel actuel de montagne.

Il est à souhaiter, non seulement pour des expéditions de même nature, mais encore pour la guerre en pays de montagne en Europe, que notre artillerie soit bientôt dotée de pièces de montagne assez puissantes pour renverser des obstacles contre lesquels les projectiles du canon de montagne actuel, même les obus allongés chargés de mélinite, sont impuissants, et qui soit à ce matériel de montagne ce que le canon de 120 court est au matériel de campagne de 80 et de 90 (1).

L'artillerie du corps expéditionnaire était, en outre, pourvue d'un certain nombre de mitrailleuses, fabriquées par les ateliers de Puteaux ; ces petites pièces, dont le mécanisme était, paraît-il, très ingénieux, mais un peu délicat, tiraient la cartouche du fusil d'infanterie ; un certain nombre

---

(1) Parmi les troupes de renfort envoyées en Érythrée, après le combat d'Amba-Alagi, se trouvait une batterie de mortiers de 9 centimètres en acier, transportables à dos de mulets, composée de huit pièces. D'après la *Revue militaire de l'Étranger* (décembre 1896), ces mortiers seraient destinés à agir contre des troupes abritées.

de gradés et de canonniers appartenant aux divers unités d'artillerie du corps expéditionnaire avaient été spécialement dressés au maniement de ces engins, qui étaient destinés à l'armement des gîtes d'étapes ; mais la sécurité de la ligne de communications n'ayant jamais été troublée, ces mitrailleuses ne furent pas mises en service.

LES SERVICES

III. — Le service des subsistances. Le service de santé.

Le rapport d'ensemble sur l'expédition contient des renseignements très détaillés sur l'organisation initiale des divers services. Les détails de cette organisation et de leur fonctionnement pendant l'expédition ont déjà dû être l'objet de rapports techniques dont la publication, si elle a jamais lieu, sera certainement du plus haut intérêt (1).

Il a paru utile et intéressant à la fois de donner ici quelques indications sur ceux de ces services qui prennent, dans les expéditions coloniales,

(1) Un de ces rapports, celui du lieutenant-colonel Marmier, commandant le génie du corps expéditionnaire, a servi de base à une étude du commandant Lagrand-Girarde, parue dans la *Revue du Génie militaire*, de janvier à juin 1897, sous le titre de « Travaux et opérations du génie pendant la campagne de Madagascar ».

une importance tout à fait prépondérante : le service des subsistances, le service de santé et le service des transports.

Service des subsistances. — Le service des subsistances du corps expéditionnaire a fonctionné sous la direction du directeur des services administratifs.

Les renseignements statistiques sur la région dans laquelle devait se dérouler la campagne, faisaient ressortir la nécessité d'amener de la métropole, et tout au moins de l'extérieur de l'île, toutes les denrées nécessaires à la subsistance des hommes et des animaux, à l'exception de la viande sur pied. Les bœufs de l'espèce à bosse, dite zébu, sont en effet très abondants à Madagascar, où ils vivent en grands troupeaux à l'état demi-sauvage, et où s'approvisionnent les îles voisines, Maurice, la Réunion, Nossi-Bé, Mayotte et les Comores.

Mais il était à craindre, et c'est ce qui se produisit, que les Hovas ne fissent le vide devant nous, et le corps expéditionnaire devait traîner à sa suite le bétail nécessaire à sa subsistance. En prévision de ces besoins importants, le commandant de la division navale interdit, dès le mois de décembre, l'exportation des bœufs de la colonie de Diégo-Suarez, sur le territoire de laquelle avaient été réunies de nombreuses réserves.

La ration journalière fut fixée, pour les troupes européennes et algériennes, au taux de la ration forte de campagne, sauf certaines modifications ou additions rendues nécessaires par les circonstances dans lesquelles allait se dérouler l'expédition (1).

La viande fraîche n'a, pour ainsi dire, jamais fait défaut, et ce n'est que dans des cas tout à fait exceptionnels qu'il a dû être consommé de la viande de conserve.

L'avant-garde seule, dans sa marche sur Suberbieville, a eu à traverser, à cet égard, une période difficile de quelques jours. Le service de l'intendance avait pensé qu'il serait possible de trouver du bétail en quantité suffisante dans la région traversée; mais troupeaux et habitants avaient disparu, et lorsque le petit troupeau amené de

---

(1) Le taux de la ration, au début de la campagne, était le suivant :

Pain.	750 gr.	Sel	20 gr.
ou pain de guerre. . .	600 —	Sucre	35 —
Viande fraîche . . .	500 —	Café vert.	24 —
ou viande de conserve.	250 —	Thé.	4 —
Légumes secs. . . .	70 —	Vin.	40 cent.
Julienne.	30 —	Tafia	4 —
Saindoux.	30 —		

Il était prévu que le vin pourrait manquer un jour sur deux en moyenne.

Ration des chevaux et mulets : 5 kilog. d'orge.

Le tarif des rations allouées aux divers grades était celui en usage en Europe.

Les rations des troupes noires et des coolies de diverses provenances furent déterminées d'après leur genre de vie et leurs habitudes propres.

Maroway eut été consommé, il fallut donner la chasse aux bœufs égarés que n'avaient pu emmener les Hovas; pendant les premiers jours qui suivirent l'occupation de Mavetanana, le quartier général et les bataillons de l'avant-garde furent réduits à la demi-ration.

Par la suite, le service fut assuré régulièrement par des envois de l'arrière et, dans la marche au delà de Suberbieville jusqu'à Andriba, chaque bataillon d'infanterie emmena avec lui un troupeau de 50 têtes qu'il recomplétait, au fur et à mesure des consommations, par prélèvements sur le troupeau de l'administration.

C'est à Madagascar que le pain de guerre a été consommé pour la première fois par des troupes en campagne : ce produit remplace avantageusement le biscuit; véritable pain comprimé, il est plus agréable au goût, moins dur et, par suite, d'une consommation et d'une digestion plus faciles; mais, par contre, il a l'inconvénient d'occuper, à poids égal, un volume sensiblement plus considérable.

Pendant la période active de la campagne, les troupes ont presque exclusivement consommé du pain de guerre. Les approvisionnements de farine étaient cependant surabondants, et le service des subsistances était largement doté en matériel de boulangerie, matériel de station comme matériel de marche, ce dernier représenté, pour les boulangeries qui devaient accompagner les troupes,

par le matériel de montagne transportable à dos de mulets.

Mais le personnel technique des boulangeries était uniquement composé d'ouvriers blancs et le dur travail du pétrissage, du chauffage et de l'enournement ne tarda pas à faire disparaître la oresque totalité des ouvriers boulangers militaires, eux de la 30e section, comme ceux qui se trouvaient dans les divers corps de troupe; dès le nois d'août, sur la ligne d'étapes au delà de Suberbieville, les boulangeries de campagne ne purent plus fabriquer que par intermittence, et, auf quelques rations distribuées de loin en loin ux hommes valides, les produits de la fabricaion furent à peu près uniquement réservés aux ormations sanitaires.

Les tableaux d'effectifs de guerre prévoyaient bien un certain nombre d'auxiliaires indigènes our les boulangeries de campagne qui devaient, n principe, être affectées à chacune des brigades 32 auxiliaires pour chacune d'elles); mais ce 'étaient là que des hommes de peine destinés à aire les corvées diverses, eau, bois, etc. Encore insuffisance et la diminution rapide du nombre es conducteurs obligèrent-elles à supprimer ces uxiliaires, et ce furent alors les corps de troupe ui durent assurer les corvées.

Il est regrettable qu'il n'existe pas dans nos oupes coloniales quelques éléments de troupes digènes d'administration qui serviraient de

noyau, en cas d'expédition, aux formations à organiser pour les besoins de la campagne.

Il semble cependant qu'à défaut de cette organisation, il aurait été possible, dès que l'expédition fut décidée, d'engager et de former, dans nos établissements de l'océan Indien et de la côte occidentale d'Afrique, des ouvriers boulangers; leur nombre n'aurait peut-être pas été suffisant pour tous les besoins, mais il aurait certainement permis de réduire l'effectif des boulangers européens.

Dans les premières semaines de l'occupation de Majunga, c'est au moyen de boulangers créoles amenés de Diégo ou de Nossi-Bé que le commissariat colonial avait organisé le service. Lorsqu'au mois de mars l'intendance en prit la direction liée probablement en matière de dépenses par des instructions trop rigoureuses qu'elle ne crut pas pouvoir enfreindre, elle licencia ce personnel; il fallut bientôt se convaincre que les ouvriers d'administration récemment débarqués ne pourraient résister longtemps aux fatigues de leur service, et, lorsque, à la fin du mois de mars, l'affrété *Notre-Dame-du-Salut* partit pour la Réunion, où il transportait des convalescents, il reçut mission de recruter dans cette colonie, ainsi qu'à Tamatave et à Diégo, des boulangers créoles; mais cette tentative ne donna que des résultats insuffisants.

N'aurait-il pas été possible également de subs-

tituer dans les boulangeries de station des postes importants comme Majunga, Marololo, Suberbieville, le pétrissage mécanique au pétrissage à bras ? L'emploi de pétrins mécaniques mus par des manèges, des moteurs à vapeur ou même, à Suberbieville, par des moteurs hydrauliques, aurait certainement économisé quelques vies humaines et, dans tous les cas, de nombreuses journées d'hôpital.

Le vin est un élément réparateur très utile, sinon indispensable à l'Européen, dans les climats tropicaux, à condition d'être pris en quantité raisonnable ; c'est malheureusement une des denrées les plus lourdes, les plus encombrantes, et, par suite, des plus difficiles à transporter ; les difficultés qu'éprouvait à cet égard l'administration étaient encore accrues, il faut le reconnaître, par l'insouciance et la négligence des corps qui abandonnaient souvent sur la route ou dans leurs campements les tonnelets vides, indispensables cependant pour assurer le transport à dos de mulets.

En fait, pendant les périodes de marche du début de la campagne et au delà de Suberbieville, le vin fit souvent défaut ; à partir du 1er septembre, pour rendre plus rapide la réunion des approvisionnements nécessaires à la constitution du convoi de la colonne légère, il fut entièrement supprimé.

Le tafia et le thé le remplacèrent alors pour couper l'eau de boisson ; l'usage du thé avait, en

outre, l'avantage d'obliger les hommes à faire bouillir cette eau qui, si elle a été presque toujours de bonne qualité, a pu cependant paraître douteuse dans quelques circonstances.

Il faut noter, enfin, que la julienne de conserve, qui faisait partie normalement de la ration, a rendu les plus grands services ; elle a remplacé, en effet, dans une certaine mesure, les légumes frais qui ont complètement manqué depuis le débarquement à Majunga jusqu'à la prise de Tananarive, et elle a complété ainsi heureusement la ration qui, sans elle, eût été trop exclusivement animale.

Au cours de la campagne, des réductions furent successivement apportées au nombre des rations allouées aux officiers, ainsi qu'au taux lui-même des rations.

La ration des chevaux et mulets fut réduite, à la fin du mois de juillet, à 4 kilogrammes de grain (2 kilogrammes d'orge et 2 kilogrammes de paddy) (1) ou à 3 kilogrammes et demi d'orge ; celle des mulets abyssins à 2 kilogrammes de grain (orge ou paddy) ; elle subit une nouvelle réduction au moment de la formation de la colonne légère (2 kilogrammes et demi de grain pour tous les chevaux et mulets autres que les mulets abyssins).

(1) Le « paddy » est le riz non décortiqué dont le corps expéditionnaire trouva quelques approvisionnements dans certaines régions de la zone traversée.

En ce qui concerne la ration des hommes, les réductions portèrent uniquement sur le vin, comme on l'a vu ci-dessus, et sur le pain de guerre. Le taux initial de 600 grammes, pour cette dernière denrée, avait paru trop élevé, les hommes abandonnant dans les bivouacs qu'ils quittaient, de nombreuses galettes ; la ration fut alors fixée à 500 grammes, taux largement suffisant. Elle fut réduite à 400 grammes pour la colonne légère ; mais cette dernière fixation fut à peine suffisante, réduite qu'elle fut assez souvent par les pertes provenant soit des chutes d'animaux dans des ravins ou des marécages, soit de la détérioration des galettes dans les sacs qui servaient au transport ; cette insuffisance put cependant être en partie compensée par une augmentation correspondante de la ration de viande.

En résumé, on peut affirmer que, malgré les énormes difficultés que rencontra le service des transports, le ravitaillement fut constamment assuré, et que, si les rations durent subir quelques réductions, ces réductions portèrent surtout sur les animaux ; la ration des officiers et des soldats resta toujours suffisante.

Service de santé. — Dans les expéditions coloniales en pays tropicaux, le service de santé acquiert une importance exceptionnelle ; de son organisation et de son fonctionnement peut dépendre quelquefois le sort de la campagne ; dans tous les cas, toutes choses égales d'ailleurs, la

morbidité et la mortalité en sont essentiellement fonctions. Aussi cette organisation devait-elle constituer l'une des plus graves préoccupations du ministre de la guerre et du commandant en chef.

Le matériel du service de santé, comme celui des services administratifs, fut constitué, dit le rapport d'ensemble sur l'expédition « avec des précautions et une largeur jusqu'alors sans exemple ». Outre le matériel affecté aux corps et détachements de toutes armes, et qui ne devait pas les quitter, les formations sanitaires prévues pour le corps expéditionnaire étaient les suivantes :

2 ambulances actives, attachées en principe à chacune des brigades et destinées à marcher avec les troupes,

4 hôpitaux de campagne à 250 lits chacun,
1 hôpital d'évacuation pour 500 malades,
1 sanatorium également pour 500 malades.

Le département de la Marine fournissait, en outre, un transport-hôpital qui devait servir d'hôpital flottant, en rade de Majunga, pour environ 300 malades.

Quant au matériel proprement dit, outre un très large approvisionnement de pansements et de médicaments, notamment de chlorhydrate de quinine, il comprenait un nombre considérable de tentes de divers modèles (Tortoise, Tollet, etc.)

et de baraques démontables Espitalier-Wærhlin,
500 couchettes d'hôpital et 2.500 supports-brancards, avec literie complète et moustiquaire,
5.600 brancards ordinaires,
Enfin 3 appareils pour la stérilisation de l'eau.

L'ensemble des formations sanitaires, en y comprenant le transport-hôpital, permettait d'hospitaliser simultanément, outre les hommes en traitement dans les infirmeries-ambulances des corps de troupe, plus de 3.000 malades, soit du cinquième au quart de l'effectif total du corps expéditionnaire.

Si l'expédition se fût accomplie dans des conditions normales, comme on était en droit de le penser, c'est-à-dire si elle s'était prolongée moins longtemps et, surtout, si les hommes n'avaient pas été soumis, par la force des circonstances, à un surmenage qui devait fatalement engendrer une morbidité considérable, ces prévisions auraient été largement suffisantes pour satisfaire à tous les besoins.

Si on se reporte en effet à la première expédition anglaise contre les Aschantis, conduite dans une contrée dont le climat peut être comparé, pour l'insalubrité, à celui de Madagascar, on voit que le chef du service de santé de la côte d'Or prévoyait une proportion de 30 à 40 0/0 d'indisponibles, à l'exclusion des blessés; on pouvait espérer, sans optimisme, que cette proportion ne

serait pas dépassée à Madagascar et, comme les invalidations ne devaient se produire que successivement, les formations sanitaires devaient être suffisantes et suffisamment dotées.

En était-il de même du personnel ? Le personnel médical proprement dit employé à terre, comprenait 70 médecins dont 50 de la guerre et 20 de la marine ; le service du transport-hôpital était en outre assuré par 3 médecins. Ce personnel était réparti à raison de 2 médecins par bataillon d'infanterie, 5 par ambulance active (1), 5 par hôpital de campagne, 5 à l'hôpital d'évacuation, et 6 au sanatorium ; le personnel de la direction se composait de 2 médecins qui devaient assurer le service médical du quartier général.

On remarquera tout d'abord qu'aucun médecin n'était spécialement attaché aux différentes unités de l'artillerie, du génie, de la cavalerie, du train des équipages, qui comprenaient cependant un nombreux personnel ; le service médical de ces unités devait être assuré par les médecins de la formation sanitaire ou du corps d'infanterie le plus voisin. Ce personnel devait, en outre, assurer le service de certains gîtes d'étapes, et des convois d'évacuation par terre et par rivière ; enfin, comme celui des corps de troupes ou des autres

(1) Une des deux ambulances avait en outre un médecin de réserve, le Dr Lacaze, précédemment attaché aux établissements Suberbie. Ce médecin a rendu au corps expéditionnaire des services qui lui ont valu la croix de chevalier de la Légion d'honneur.

services, il ne devait pas rester insensible aux influences du climat, et il était prudent de prévoir les invalidations et les pertes qui ne pouvaient manquer de se produire dans ses rangs au cours de la campagne.

Deux comparaisons permettront, du reste, de se rendre compte de l'insuffisance du personnel médical. La proportion des médecins dans le corps expéditionnaire (73 pour 15.000 hommes, sans compter les coolies) était à peu près la même que celle que l'on trouve dans un corps d'armée à deux divisions pour une guerre en Europe (environ 150 médecins, y compris une trentaine de médecins auxiliaires, pour environ 35.000 hommes); les besoins à satisfaire ne sont pas, il est vrai, dans ce cas, de même nature et ne se manifestent pas dans les mêmes conditions que dans une expédition coloniale; mais il faut tenir compte, dans les campagnes lointaines, de la pénurie des ressources des contrées dans lesquelles on opère et des difficultés qu'on éprouve à remplacer le personnel qui vient à disparaître par suite de maladie ou pour toute autre cause.

Enfin, dans la dernière expédition anglaise contre les Aschantis (1895-1896) (1), dans laquelle le service médical paraît avoir fonctionné d'une manière très satisfaisante, on constate que

(1) *La Revue militaire de l'Étranger* a donné une relation intéressante de cette expédition dans ses livraisons de juillet et septembre 1896.

pour un effectif de troupes régulières, européennes ou indigènes, de 3.100 hommes environ, dont un tiers d'Européens, le corps expéditionnaire comptait 24 médecins, soit un pour 130 hommes. Dans le corps expéditionnaire de Madagascar, la proportion n'était que d'un médecin pour 205 hommes environ, et le corps expéditionnaire comprenait deux tiers d'Européens pour un tiers de noirs, de créoles ou d'Algériens ; il aurait fallu 100 médecins environ pour avoir une organisation équivalente à celle de l'expédition des Aschantis.

Quant au personnel subalterne d'infirmiers militaires, il était suffisant en principe, mais à la condition que de nombreux auxiliaires noirs vinssent à son aide pour lui éviter toute corvée pénible, en ne lui laissant que le souci des soins matériels à donner aux malades ; malheureusement, dans les formations sanitaires comme dans tous les autres services, la main-d'œuvre indigène fut absolument insuffisante et, le surmenage qui en fut la conséquence pour le personnel européen le réduisit rapidement dans une effrayante proportion.

On a vu que parmi les formations sanitaires du corps expéditionnaire il avait été prévu un sanatorium. Le but de cet établissement, dont l'emplacement devait être choisi dans une région suffisamment élevée et parfaitement salubre, était de permettre de soustraire les malades aux influences

pernicieuses des régions basses de Madagascar et de les mettre, par un traitement réconfortant, en mesure de supporter les fatigues de la traversée pour rentrer en Europe ; en fait, par suite du nombre considérable de malades qui ont dû, dès le début des opérations, être hospitalisés, et de l'encombrement rapide des ambulances et des hôpitaux proprement dits, le sanatorium a dû recevoir de véritables malades, plus ou moins gravement atteints, et a fonctionné comme un véritable hôpital.

L'installation de cet établissement fut une des premières préoccupations du ministre de la guerre. Les crédits pour l'expédition étaient à peine votés qu'un officier du génie, M. le commandant Magué (1) et un médecin-major de 1re classe, le docteur Hocquart (2), s'embarquaient à Marseille pour aller reconnaître sur place les points qui avaient été indiqués comme pouvant convenir à l'établissement d'un sanatorium. Ces points étaient la montagne d'Ambre à Diégo-Suarez, l'île d'Anjouan, une des Comores, enfin Nossi-Comba, tout proche de Nossi-Bé, dans la baie de Passandawa, sur la côte Nord-Ouest de Madagascar.

---

(1) Actuellement lieutenant-colonel.

(2) Actuellement médecin principal de 2e classe. Le Dr Hocquart a publié dans *le Tour du Monde* un journal de l'expédition dans lequel il rend compte de la mission qui lui a été confiée.

Les indications fournies par le département des colonies et communiquées aux membres de la mission, leur permettaient d'espérer que la montagne d'Ambre se prêterait facilement à l'installation projetée ; aussi est-ce par elle qu'ils commencèrent leur tournée. Mais ils n'y trouvèrent aucune des installations ni des facilités espérées; tout était à créer, à commencer par une route de 35 kilomètres ; la campagne serait probablement terminée avant que le sanatorium fût en en état de fonctionner.

D'autre part, Anjouan, malgré son aspect verdoyant, participait à la triste réputation d'insalubrité qu'avait faite aux Comores la dernière expédition conduite dans cet archipel ; l'île n'offre en outre, pour de grands navires, que des mouillages peu sûrs pendant la saison sèche, circonstance qui aurait rendu difficiles le transport des convalescents et le ravitaillement du sanatorium.

Ce fut donc à Nossi-Comba que la commission décida de créer le sanatorium; l'emplacement choisi fut une crête élevée de 500 mètres environ au-dessus du niveau de la mer, balayée par des brises rafraîchissantes, au milieu d'eaux vives et de beaux ombrages.

Nossi-Comba est à 45 minutes environ d'Hellville, le chef-lieu de Nossi-Bé, et la rade qui s'étend entre les deux îles constitue un mouillage vaste et sûr. Les ressources de Nossi-Bé devaient faciliter singulièrement l'installation d'abord, puis le

fonctionnement du sanatorium; ces ressources furent mises dans la plus large mesure à la disposition du commandant Magué par l'administrateur de Nossi-Bé, et les travaux d'installation commencèrent immédiatement.

Une demi-compagnie du génie, arrivée à Nossi-Comba au commencement du mois d'avril poussa activement le montage des baraques et l'exécution des aménagements de toute nature, et le sanatorium se trouvait en état de fonctionner au moment où le général Duchesne, arrivant de France, alla le visiter au commencement du mois de mai (1).

On s'est étonné que l'administration de la guerre n'ait pas utilisé les ressources hospitalières que pouvait offrir l'île de la Réunion; ces ressources consistaient dans l'hôpital de Saint-Denis, contenant environ 300 lits, et le sanatorium d'Helbourg (Salazie), à 919 mètres d'altitude et à 52 kilomètres du chef-lieu, aisément accessible par une bonne route, avec 10 places d'officiers et 80 pour la troupe. A ces ressources permanentes auraient pu s'ajouter des ambulances provisoires installées dans les casernes de Saint-Denis devenues trop vastes pour la garnison réduite.

---

(1) M. le médecin-major de 1re classe Malinas, qui a dirigé cet établissement pendant toute la durée de l'expédition, a publié une intéressante étude sur l'installation et le fonctionnement du sanatorium dans les *Archives de médecine et de pharmacie militaires* (livraisons de janvier et février 1897).

Le prix de la journée d'hôpital demandé par l'administration des colonies fit interrompre les pourparlers que le département de la guerre avait engagés avec cette administration pour l'hospitalisation à la Réunion de malades du corps expéditionnaire. Cette considération financière devait d'ailleurs être de peu de poids en regard de la santé et de la vie des hommes; mais il existait d'autres raisons plus sérieuses contre une installation de malades à la Réunion.

La traversée de Majunga à Saint-Denis est de quatre à cinq jours; les vents de mousson la rendent pénible pendant la saison sèche au cours de laquelle devait se faire l'expédition ; enfin elle éloigne les malades de France, alors que le meilleur stimulant, le traitement le plus efficace est le renvoi dans la mère patrie.

Dans la première phase de la campagne, pourtant, un certain nombre de malades et de convalescents, presque tous appartenant aux détachements d'infanterie et d'artillerie de marine qui avaient occupé Majunga avec le commandant Bienaimé, furent évacués sur la Réunion par le *Shamrock* et le *Notre-Dame-de-Salut*. Dans la suite de la campagne, Tamatave seulement évacua sur la Réunion (1).

Parmi les services se rattachant au service de

(1) Le corps expéditionnaire n'y envoya qu'un officier, le capitaine de Bouvier, du 40e bataillon de chasseurs à pied, et un tirailleur algérien.

santé, un des plus importants et des plus délicats était celui du transport des malades et des blessés et de leur évacuation sur les formations sanitaires échelonnées sur la ligne d'étapes.

Chaque bataillon d'infanterie était pourvu de 6 mulets de cacolets, de 2 mulets de litière et de 12 brancards à capote; chacune des ambulances actives comportait 10 mulets de cacolets, 2 mulets de litière et un certain nombre de brancards. Mais ces moyens de transport, destinés à accompagner les troupes au combat et dans les marches, ne devaient pas les quitter, et ce n'est qu'exceptionnellement qu'ils pouvaient être utilisés pour les évacuations sur les formations sanitaires les plus rapprochées. Les convois d'évacuation proprement dits devaient utiliser d'autres moyens; il était naturellement indiqué d'y employer le matériel de transport, voitures et chalands, revenant à vide vers l'arrière.

Entre la station tête d'étapes de guerre de Marololo et la base fluviale d'Ankaboka ou la base maritime de Majunga, le transport des malades évacués fut assuré dans des conditions relativement satisfaisantes par les chalands couverts de la flottille fluviale et les affrêtés de rivière; mais il n'en a pas été de même sur la route de terre, au delà de Marololo. Aucun dispositif spécial n'avait été prévu pour le transport des malades dans les voitures Lefebvre; leur constructeur avait présenté, il est vrai, un modèle de banquette mobile

en fer ajouré, suspendue aux ridelles de la voiture par quatre ressorts à boudin et qui devait servir au transport de deux ou même de quatre malades assis et abrités des rayons du soleil par la bâche de la voiture surélevée sur quatre roseaux ou bambous.

Cet accessoire ne fut pas adopté ; il est douteux, d'ailleurs, qu'il eût pu rendre les services qu'en attendait le constructeur, la plupart des malades évacués étant trop affaiblis pour supporter le transport assis ; il est, en outre, certain, l'expérience de la campagne l'a prouvé, qu'après quelques jours de service, la plupart de ces banquettes auraient disparu, comme ont disparu les bâches, hachettes, pelles et pioches dont les voitures étaient munies ; on verra plus loin l'explication probable de ces disparitions.

Lorsque les premières voitures dépassèrent Suberbieville, on se préoccupa d'étudier un mode d'aménagement simple et facile à réaliser sur place, de manière à rendre moins pénible pour les malades le transport dans des voitures non suspendues et sur une piste cahoteuse ; on n'obtint malheureusement pas un résultat pratique et on se borna, par la suite, à garnir la caisse de la voiture d'un lit de paille ou d'herbe sèche, les sacs des hommes servant d'appui à la tête et au dos ; la bâche ou, à défaut, la toile de tente dont chaque homme était pourvu le garantissait des rayons du soleil.

Ce qui a rendu surtout ces évacuations pénibles, ce qui en a fait le spectacle vraiment attristant et vraiment douloureux de l'expédition, suivant l'expression de M. Cavaignac (1), ce sont les conditions exceptionnelles dans lesquelles s'accomplissaient ces transports sur une route hérissée de difficultés, sous un soleil implacable, avec un personnel surmené. Mais ce spectacle eût été assurément plus douloureux encore, si le corps expéditionnaire avait été pourvu uniquement de mulets de bât ; il aurait été alors à peu près impossible d'évacuer et, par suite, de sauver la plupart de ces malades.

Le seul mode de transport réellement pratique des malades et des blessés gravement atteints dans la plupart des expéditions coloniales est le transport par porteurs ; l'insuffisance du nombre des auxiliaires indigènes n'ayant pas permis de l'employer à Madagascar, il est juste de reconnaître que les voitures Lefebvre ont au moins permis d'effectuer ces évacuations sans pertes trop cruelles, bien que dans des conditions des plus défectueuses.

---

(1) Compte rendu déjà cité de la séance de la Chambre des Députés du 27 novembre 1895.

IV. — Les conducteurs et travailleurs auxiliaires.

Leur recrutement. — Leur organisation.

Les tableaux d'effectifs de guerre, arrêtés à la date du 22 février 1895, « après un sérieux examen comparatif des ressources budgétaires et des divers besoins dont la satisfaction devait être prévue (1) » et qui déterminaient la composition des divers éléments du corps expéditionnaire, fixaient à 7.715 l'effectif des auxiliaires indigènes, dont environ 6.000 conducteurs et 1.700 terrassiers, brancardiers et auxiliaires divers.

C'était, à peu de chose près, le chiffre demandé par la Commission d'études.

Le recrutement de ce personnel n'était pas sans inspirer au Gouvernement quelques appréhensions.

Nos colonies, en effet, sauf l'Indo-Chine, ne sont pas très peuplées; c'est le cas notamment de nos possessions africaines, et nous ne possédons pas, comme les Anglais qu'on cite à tout propos et souvent hors de propos comme exemple, l'inépuisable réservoir d'hommes qu'est l'Hindoustan.

Un concours de circonstances qu'il était diffi-

(1) Rapport d'ensemble sur l'expédition de Madagascar. *(Journal officiel* du 12 septembre 1896, page 5107.)

cile de prévoir devait encore augmenter les difficultés sur lesquelles on comptait.

Les ressources de nos colonies de l'Afrique occidentale, quelques-unes à peine soumises, étaient limitées. Notre nouvelle colonie du Dahomey devait fournir au corps expéditionnaire un bataillon de tirailleurs haoussas, destiné au régiment colonial. On demanda au Sénégal une compagnie auxiliaire de conducteurs sénégalais ou soudanais à l'effectif de 500 hommes ; et ce fut tout.

La Commission d'études avait indiqué que l'Indo-Chine pourrait vraisemblablement fournir un contingent de 2.000 coolies, chinois ou annamites, et le Gouvernement général de l'Indo-Chine avait cru pouvoir les promettre. Ces coolies devaient être embarqués pour Madagascar dans les premiers jours du mois de mai; mais le choléra ayant éclaté en Indo-Chine, on dut, le 11 avril, contremander leur départ. Le général commandant en chef ne crut pas devoir courir le risque d'introduire le choléra à Madagascar, où ce terrible fléau était inconnu jusqu'alors; une quarantaine, même de longue durée, ne parut pas, à cet égard, une garantie suffisante. Le Gouvernement approuva cette mesure de prudence ; mais il se produisait subitement un déficit considérable qu'il fut difficile de combler.

Dans le courant du mois de janvier, le Ministre de la guerre confia à un explorateur français qui

lui avait offert son concours la mission d'aller recruter des auxiliaires sur divers points de la côte orientale d'Afrique; en raison des difficultés que pouvaient susciter ces opérations dans les territoires soumis à la domination ou au protectorat de l'Angleterre et de l'Allemagne, le but de cette mission devait, autant que possible, être tenu secret. Un officier et plusieurs sous-officiers furent adjoints à cet explorateur.

Cette mission, en passant à Aden, était parvenue à recruter plusieurs centaines de Somalis et d'Arabes; mais au moment de leur embarquement, le Gouverneur d'Aden s'opposa formellement à leur départ. Grâce au concours du Gouverneur de notre colonie d'Obock, la mission fut plus heureuse à Obock et à Djibouti ; elle parvint à enrôler environ 600 Somalis qui furent embarqués sur l'*Adour*, à destination de Majunga, où ils arrivèrent le 10 avril avec une centaine de Zanzibari; c'est tout ce que cette mission put fournir au corps expéditionnaire. Elle avait, il est vrai, fait une tentative à Mozambique; mais les conditions proposées par l'intermédiaire auquel elle s'était adressée, avaient paru trop onéreuses et on ne crut pas devoir poursuivre les pourparlers engagés.

Sur les rapports des administrateurs ou gouverneurs de Nossi-Bé, de Mayotte, de Diégo-Suarez, le gouvernement avait pensé qu'il serait possible de trouver sur les côtes de Madagascar et dans les

îles voisines plusieurs milliers d'auxiliaires. Mais, dès le début des hostilités, le commandant de la division navale se heurta à l'inertie et au mauvais vouloir des populations mêmes qu'on devait croire les plus disposées à nous aider. Le chef Antankara, Tsialana, qui devait fournir de nombreux auxiliaires après la prise d'Ambohimarina, n'eut garde de tenir ses promesses ; les chefs sakalaves de la côte nord-ouest, Tsiaraso, la reine Binao, semblaient paralysés dans leurs bonnes intentions par la terreur que leur inspiraient les garnisons hovas de la baie de Mahajamba et de la baie de Passandawa. Sur leur promesse de fournir 3.000 hommes si nous établissions un poste sur la côte de la grande île, le commandant Bienaîmé fit occuper Ambodimadiro qui l'avait déjà été, en 1884-1885, par le capitaine Pennequin ; Tsiaraso et Binao fournirent 300 hommes, et ce fut tout.

Après l'occupation de Mahabo par l'avant-garde, le général Metzinger entra en relations, au commencement du mois d'avril, avec un chef sakalave de la rive gauche de la Betsiboka, Salimo, qui paraissait disposé à nous seconder dans la mesure de ses moyens ; ce fut lui qui nous procura les premiers renseignements sérieux sur les forces hovas qui occupaient la région de Maroway ; il fournit également des guides à l'avant-garde dans sa marche sur Maroway, et mit un certain nombre de porteurs à la disposition du

bataillon de tirailleurs algériens qui occupait Ankaboka et Mahabo.

On a cru pouvoir attribuer l'insuccès des tentatives faites auprès des chefs sakalaves et des autres tribus de l'île, ennemies des Hovas, aux instructions politiques données par le gouvernement au général commandant en chef. Ces instructions (1) recommandaient à M. le général Duchesne une grande réserve vis-à-vis des Sakalaves, et lui prescrivaient de ne pas effleurer la question de la constitution ultérieure des pouvoirs politiques et administratifs locaux, en évitant surtout de nous lier par des promesses que nous serions peut-être dans l'impossibilité de tenir dans l'avenir.

On est en droit de penser que l'observation rigoureuse de ces instructions ait pu paralyser, dans une certaine mesure, les bonnes volontés qui auraient pu se manifester ; mais il faut remonter plus haut, jusqu'à 1884-1885, pour trouver la véritable explication de la conduite tenue par les Sakalaves en 1895. Nous avons subi le contre-coup des fautes commises à cette époque, alors qu'après avoir poussé ces populations contre les Hovas, en leur annonçant que nous venions les délivrer du joug de ces derniers, nous devions les leur livrer par le traité de 1885 ; tous ceux

---

(1) Voir ces instructions dans l'*Affaire de Madagascar*, par M. Hanotaux, page 212.

ui s'étaient compromis pour nous furent l'objet e cruelles représailles dont le souvenir subsistait ivace; il n'est pas étonnant dès lors que nous ı'ayons pas trouvé de partisans.

Quelle meilleure preuve pourrait-on donner à 'appui de cette opinion que la réponse suivante aite par la reine sakalave de Marsokoa, au comıandant d'un des bâtiments de la division avale : « J'admire ce que vous me dites; nous uivrons vos succès avec joie. Prévenez-moi quand ous arriverez à Tananarive. »

L'impression du commandant de la division avale était, d'ailleurs, d'après ce qu'il conaissait de la question, que le recrutement de oolies sûrs et suffisamment disciplinés ne deviendrait facile que lorsque les habitants de la grande e auraient une confiance suffisante dans les uites de notre intervention; cette confiance n'était as encore venue aux Sakalaves de la région de lajunga trois mois après la prise de Tananarive, la fin de décembre 1895; il ne pouvait guère n être autrement, d'ailleurs, puisque ces popuıtions, à l'esprit simpliste, voyaient revenir parmi lles, ramenés par nous, les mêmes gouverneurs ovas qu'avant la guerre.

A Mayotte, à Anjouan, on fut plus heureux qu'à ladagascar ; mais au lieu de 400 engagés qu'il vait promis, le gouverneur de Mayotte ne put rriver à en recruter que 300.

Un nouvel appel fait à notre colonie d'Obock

permit de trouver encore environ 500 à 600 Somalis ou Abyssins qui furent transportés à Madagascar par le bâtiment sur lequel avaient ét embarqués à Djibouti les mulets abyssins.

Restait l'Algérie, à laquelle on n'avait jamai fait appel dans des conditions analogues. Un officier de tirailleurs algériens, très au courant d pays et de ses habitants, parlant l'arabe, fu chargé de procéder à ce recrutement dans le divers districts de la Kabylie ; cet essai réussi au delà des espérances qu'on avait osé concevoir et dès le mois de mars, grâce au concours dévou des autorités civiles et militaires, il avait ét recueilli 3.500 engagements, presque uniquemen parmi les Kabyles. Aussi, quand on fut obligé d renoncer aux 2.000 coolies de l'Indo-Chine, on fi à notre grande colonie algérienne un nouvel appe qui procura 2.000 nouveaux engagements ; mai ce deuxième contingent, composé en grande parti d'hommes précédemment refusés ou de vagabond des grandes villes, était loin de valoir le premier l'expérience n'allait pas tarder à le démontrer.

Au total, on parvint à réunir environ 7.30 auxiliaires, sur lesquels l'Algérie fournissait l plus grosse part, 5.500 hommes ; ce chiffre étai encore inférieur à celui qu'avaient prévu le tableaux d'effectifs de guerre et qui était lui même à peine suffisant. On a déjà vu combie les services administratifs et le service de sant étaient insuffisamment dotés à cet égard ; il e

ut de même pour les troupes du génie auxquelles, pour un effectif approximatif de 800 hommes de troupe, les tableaux d'effectifs de guerre n'accordaient que 900 terrassiers et auxiliaires indigènes. On comptait certainement sur les diverses tribus de l'île pour en augmenter le nombre; les instructions données au général Metzinger à son départ de France lui indiquaient, en effet, qu'un certain nombre des coolies qu'on espérait alors pouvoir recruter à Madagascar devraient être utilisés comme terrassiers et, par suite, préparés à ce service ; on a vu comment ces prévisions furent déjouées.

Cette insuffisance de main-d'œuvre indigène, constatée dès le principe, ne fit que s'aggraver au début des opérations, tant par suite des déchets qui se produisirent, principalement parmi les Kabyles, et qu'il fut impossible de combler, que par suite de l'augmentation croissante des besoins à satisfaire.

*
* *

Tous ces auxiliaires, de provenance, de langue et de race si diverses, ne pouvaient être employés utilement sans une organisation dont les détails et le fonctionnement devaient être préparés à l'avance. Une instruction très complète, dans laquelle il avait été soigneusement tenu compte de l'expérience acquise dans nos précédentes expéditions du Tonkin et du Dahomey, avait été rédigée

dans ce but par le directeur des étapes (1); les prescriptions principales en sont résumées ci-après.

Les coolies devaient en principe être organisés en *groupes* déterminés d'avance et affectés aux principaux éléments du corps expéditionnaire (bataillons d'infanterie, artillerie, génie, compagnies du train, etc.); à chaque groupe était affecté un cadre européen formé d'un officier, dit chef supérieur du groupe, et d'un nombre de sous-officiers, caporaux ou brigadiers ou soldats, proportionné à l'importance du groupe.

Chaque groupe devait, à son tour, se scinder en *subdivisions*, de nombre et de force variables, composées autant que possible d'hommes de la même provenance et toujours placés sous les ordres de l'un des leurs, appelé chef de subdivision, secondé, en cas de besoin, par des adjoints, conducteurs de 1re classe, de telle sorte qu'il y eût toujours un chef de subdivision ou un conducteur de 1re classe par 40 ou 50 coolies environ. Les gradés européens du groupe devaient avoir chacun sous leurs ordres une ou plusieurs subdivisions, suivant leur importance.

Enfin, chaque coolie devait recevoir une plaque d'identité, portant le numéro matricule de l'homme et des indications apparentes de diverse nature, destinées à faire connaître à première

(1) Lieutenant-colonel breveté Bailloud, de l'artillerie, devenu colonel au début de la campagne.

vue le corps ou le service auquel il était affecté.

Ces dispositions n'ont pu toujours être régulièrement observées, notamment au début de la campagne, lorsque les premiers bataillons du corps expéditionnaire débarquèrent à Majunga, en raison, d'une part, du nombre encore très insuffisant des coolies à l'époque dont il s'agit et, d'autre part, de la rapidité de la mise en route de ces bataillons ; de même, par la suite, l'attribution au service des étapes de certaines unités de l'artillerie et du train dut amener quelque confusion dans le groupement des conducteurs dont elles étaient dotées ; mais, dans l'ensemble, les règles posées par l'instruction sur l'organisation des coolies du corps expéditionnaire ont pu être appliquées et ont donné des résultats généralement satisfaisants.

Il semble, cependant, qu'on eût tiré encore un meilleur parti de la plupart de ces éléments disparates, sinon en les militarisant complètement, ce qui eût peut-être été la véritable solution, du moins en préparant leur organisation au fur et à mesure de leur recrutement, avant même leur embarquement. Ce desideratum s'applique principalement aux Kabyles qu'il eût été facile de grouper dans des dépôts pour l'organisation desquels les neuf compagnies du train que nous entretenons en Algérie auraient rendu les plus grands services et où ils auraient pu recevoir un

rudiment d'instruction et quelques notions de discipline.

On se borna à réunir et à instruire de la sorte un millier de Kabyles, choisis parmi les premiers engagés, et qui, à Madagascar, rendirent des services comme chefs de subdivision ou conducteurs de 1re classe. C'est, probablement, par suite de considérations financières que cette disposition ne fut pas appliquée à l'ensemble des conducteurs kabyles, car le temps matériel ne fit pas défaut : 3.500 Kabyles étaient déjà, en effet, recrutés dans les premiers jours de mars, et les premiers départs n'eurent pas lieu avant le 5 avril.

Il aurait été en outre désirable qu'un certain nombre de gradés et d'hommes du train destinés à encadrer ces conducteurs fussent remplacés ou doublés par des gradés et hommes de troupe indigènes, des spahis ou des tirailleurs algériens parlant leur langue, connaissant leurs mœurs et leur caractère, qui auraient pu être préparés à ce service spécial par les batteries d'artillerie ou les compagnies du train du 19e corps. Une mesure de ce genre fut d'ailleurs adoptée pour la traversée d'Algérie à Madagascar pour les détachements de Kabyles les plus nombreux, qui furent embarqués notamment sur l'*Ava*, le *Douro* et le *Guadalquivir*. Mais, dès le débarquement à Majunga, ces cadres furent répartis entre les deux bataillons de tirailleurs algériens du régiment d'Algérie; cette disposition eut le double inconvénient de priver l[e]

train d'auxiliaires qui lui auraient été très utiles et de produire dans les cadres inférieurs de ces deux bataillons un encombrement qui empêcha d'y faire, au cours de la campagne, aucune nomination et, par suite, de donner à de modestes serviteurs la seule récompense qu'il fût possible de leur accorder.

La compagnie auxiliaire de conducteurs sénégalais et soudanais, formée et organisée par la compagnie régulière qui fait normalement partie de nos troupes du Sénégal, et d'où elle tira ses cadres d'officier et de troupe, fournit une preuve concluante des résultats qu'on aurait obtenus si on avait donné aux conducteurs kabyles une organisation analogue. Il suffit, du reste, de citer les quelques lignes que consacre à cette unité le rapport d'ensemble sur l'expédition :

« Cette compagnie, à l'effectif de 500 noirs sénégalais et soudanais, encadrée par quelques officiers et gradés d'artillerie de marine et dont les cadres durent être renforcés, au cours de la campagne, par des officiers et gradés d'artillerie, de cavalerie et du train des équipages, fut, au début de la campagne, le seul élément mobile du train dont disposa l'avant-garde; elle ne cessa de rendre ensuite et pendant la colonne légère les meilleurs services et constitue encore actuellement un des organes les plus solides et les plus sûrs de la brigade d'occupation. »

Nous avions cependant l'expérience des colonnes

du sud-algérien à l'occasion desquelles des convois de plusieurs milliers de chameaux, organisés quasi militairement, avec leur personnel de sokhars (conducteurs) et de bachamars (chefs de groupe à raison de 1 pour 50 chameaux) et leur cadre d'officiers des affaires indigènes, d'hommes du train et de spahis ont pu être réunis et mis en mouvement avec ordre et régularité.

L'école faite par les Anglais dans leur expédition d'Abyssinie pouvait également nous fournir d'utiles enseignements. A la suite de l'expérience de leurs campagnes précédentes, en Perse et en Chine notamment, les Anglais avaient conclu à la nécessité d'avoir un service de transports entièrement organisé à l'avance et constitué en corps militaire et d'encadrer les conducteurs au moyen de soldats remplissant les fonctions de chefs d'escouade et assistés chacun d'un brigadier indigène. C'est ce qu'avait demandé le commandant en chef désigné de l'expédition d'Abyssinie, sir Robert Napier, qui voulait amener de l'Inde des convois tout organisés et prêts à marcher du jour de leur débarquement en Abyssinie ; le Gouvernement général civil de l'Inde ne crut pas devoir accepter ces propositions ; de là une organisation défectueuse et insuffisante du service des transports, qui, jointe au mauvais choix des conducteurs, à leur ignorance et à leur indiscipline, faillit compromettre la réussite de l'expédition ; ce n'est que lorsque les muletiers recrutés dans l'Inde,

disciplinés et déjà instruits dans les dépôts, commencèrent à arriver en Afrique que le service des transports commença à fonctionner régulièrement (1).

---

(1) Le commandant breveté Taverna a publié dans le *Journal des Sciences militaires*, sous le titre : « Un détail des expéditions coloniales », une étude très documentée et très intéressante sur le service des transports dans l'expédition anglaise d'Abyssinie; c'est à cette étude que sont empruntés les renseignements ci-dessus.

V. — Le choix de la route. — La base maritime. L'appontement de Majunga.

Comme on l'a vu dès le début de cette étude, la commission réunie au mois de juillet 1894 avait proposé d'adopter comme ligne d'opérations du corps expéditionnaire la route de Majunga à Tananarive et le Gouvernement avait approuvé cette proposition. Cette décision, comme la plupart d'ailleurs de celles qui ont été prises pour l'expédition de Madagascar, a soulevé de très vives critiques que n'ont pas manqué d'accueillir nombre d'hommes politiques et de journalistes insuffisamment renseignés.

Quelles sont donc les considérations qui pouvaient justifier ce choix ?

Deux chemins, deux sentiers plutôt, hérissés de difficultés, coupés par de nombreux obstacles naturels, conduisent de la mer à Tananarive. L'un, le plus fréquenté en temps ordinaire, par suite du voisinage des îles de la Réunion et Maurice qui sont en relations suivies avec Madagascar, part de Tamatave sur la côte Est, en longeant la mer jusqu'à Andévorante, d'où il se dirige vers l'intérieur de l'île ; sa longueur approximative est de 300 kilomètres. L'autre part de Majunga, sur la côte nord-ouest, et se dirige vers le sud en remontant d'abord la vallée de la Betsiboka puis en

serpentant dans l'espace compris entre ce fleuve et l'Ikopa, son affluent de gauche. Sa longueur est de 500 à 550 kilomètres, dont 220 environ peuvent être faits par eau depuis Majunga jusque vers le confluent des deux rivières.

En outre de ces deux routes, les plus fréquentées et les mieux connues, il existe un certain nombre d'autres sentiers plus difficiles encore, au nombre desquels il faut classer la route de Tananarive à Vatomandry, localité de la côte Est, située au sud de Tamatave. Quant à la route de Mananjary à Fianarantsoa, elle éloignait beaucoup trop de l'objectif décisif, Tananarive, dont Fianarantsoa, la capitale des Betsiléos, est distante de plus de 300 kilomètres dans le sud.

La route de Tamatave à Tananarive monte sur le plateau d'Emyrne à travers une série de chaînes montagneuses très escarpées et d'un relief élevé, couvertes de forêts à peu près vierges sur une zone qui n'a pas moins de 100 kilomètres de largeur. De l'aveu de tous ceux qui l'ont suivie après la prise de Tananarive et qui étaient en situation de faire la comparaison avec la route de Majunga, le corps expéditionnaire y aurait éprouvé des difficultés presque insurmontables dont peut donner une idée le fait suivant, cité dans le rapport d'ensemble sur l'expédition :

» Lorsque, vers la fin de décembre 1895, l'insurrection des Vorimos obligea le général en chef à diriger successivement, par cette route, vers la

côte Est, deux compagnies de Haoussas, l'absence complète de porteurs indigènes, qui refusèrent tous, quelle que fût la rémunération offerte, de suivre la marche des colonnes qui pouvaient avoir à échanger avec les rebelles quelques coups de fusil, obligea à faire suivre le détachement par 70 à 80 mulets du train, conduits par des Sénégalais. Ces mulets réussirent, quoiqu'à fort grand'-peine, à descendre jusqu'à Beforona et Maromby, parce que les soldats haoussas, nombreux et robustes, les avaient soutenus, aidés et même portés dans les passages les plus difficiles; mais il fut de toute impossibilité de les faire remonter en Emyrne sans ces auxiliaires qui devaient rester échelonnés le long de la route, et il fallut se décider à les garder provisoirement à la côte (1) ».

L'énorme zone forestière que traverse cette route, en outre des difficultés naturelles qu'elle offre au passage d'une colonne nombreuse, constitue un obstacle tactique des plus sérieux et à travers lequel on devait hésiter à se lancer, dans l'incertitude où on était alors sur la capacité de résistance des Hovas.

Enfin, dans la région Est de Madagascar, les saisons sont beaucoup moins bien tranchées que sur le plateau central et dans le Boëni. Il pleut toute l'année sur le versant Est, habituellement

---

(1) La route muletière construite depuis cette époque par le génie est devenue inutilisable au bout de très peu de temps.

a nuit pendant la belle saison, d'avril à no-
'embre; cette particularité climatérique n'aurait
›as été sans apporter une gêne considérable à la
onduite des opérations ; elle aurait en outre con-
luit à une augmentation de l'énorme tonnage
ue le corps expéditionnaire devait traîner à sa
uite, en rendant nécessaire l'installation d'abris,
entes ou baraques, pour les magasins de vivres
t les dépôts de matériel échelonnés sur la ligne
'étapes (1).

Toutes différentes étaient les conditions de la
oute de Majunga, que, malgré les difficultés
u'il fallait s'attendre à y rencontrer, le comman-
ant de la division navale indiquait, dès le mois
e juillet 1894, comme la seule route possible.
ette première impression était corroborée quelque
emps après par les renseignements que fournirent
e prince Henri d'Orléans et son compagnon de
oyage, M. de Grandmaison, qui venaient de faire
n séjour de deux mois à Madagascar; d'après
ux, la route de Majunga à Tananarive était la
eule praticable et ne présentait aucune difficulté
rave; ils la considéraient comme muletière sur
a plus grande partie de son parcours, et suscep-
ible de le devenir à peu de frais d'un bout à
autre. La descente du détachement d'escorte et
'une partie des fonctionnaires de la résidence

(1) De la fin d'avril aux premiers jours d'octobre, il n'est pas
mbé une goutte d'eau sur la route de Majunga à Tananarive.

générale qui s'effectua, quelque temps après, par cette route, en vingt-six jours, devait confirmer cette manière de voir.

A l'objection basée sur le changement de ligne de communication effectué après la prise de Tananarive et le transfert à Tamatave de la base de ravitaillement des troupes d'occupation, il suffit de répondre qu'on ne fait pas marcher un corps expéditionnaire suivi de tous ses impedimenta comme on assure des transports commerciaux au moyen de convois de bourjanes. C'est par cette route que se faisaient la plus grande partie des échanges commerciaux avant les hostilités; la guerre terminée, il était tout naturel de favoriser la reprise de ces transactions et d'utiliser ce courant d'échanges pour le plus grand profit des troupes d'occupation.

Les bourjanes connaissaient mal d'ailleurs la route de Majunga et redoutaient de la suivre par crainte des Sakalaves.

Au choix de la ligne d'opérations était intimement lié le choix du point de débarquement et de la base maritime du corps expéditionnaire. Ici, par une heureuse fortune, les nécessités d'ordre militaire étaient d'accord avec les nécessités maritimes.

Au témoignage de tous les marins, Tamatave qui ne possède qu'une rade foraine sans protection, exposée aux cyclones assez fréquents sur la côte est de Madagascar, où, depuis quelques

années, se sont perdus plusieurs de nos navires de guerre, ne présentait, malgré son importance commerciale, aucune des conditions requises pour devenir la base d'opérations d'une expédition de l'importance de celle qui se préparait.

La baie de Bombetoke, au contraire, sur la rive nord de laquelle se trouve Majunga, offre un mouillage vaste et sûr. La rade de Majunga a pu, en effet, dans le courant du mois de mai 1895, donner abri à 23 grands navires de 2.000 à 3.000 tonnes, en attendant qu'il fût possible de les libérer de leur chargement ; les opérations du débarquement des troupes et du déchargement du matériel ont pu être effectuées, en l'absence de tout aménagement spécial, sans que l'état de la mer ait obligé à les interrompre un seul jour.

Au mois de septembre 1894, le commandant de la division navale avait reçu l'ordre de faire rechercher s'il ne serait pas possible d'installer le port de débarquement et les établissements et magasins de la base maritime dans l'intérieur même de la baie de Bombetoke, vers l'une des pointes Amboaniho ou Boinaomary. Mais, en présence des difficultés techniques qu'aurait présentées l'installation en ce point des aménagements indispensables, le commandant Bienaimé émit l'avis qu'il convenait de concentrer tous les travaux et tous les préparatifs à la pointe même de Majunga.

La commission que le chef de division avait chargée des études prescrites par le Ministère de la marine avait eu à examiner les aménagements qu'il conviendrait d'effectuer à Majunga en vue de faciliter la mise à terre du personnel et du matériel du corps expéditionnaire. Estimant que la plage de la pointe de sable se prêtait parfaitement, telle quelle, au déchargement du matériel au moyen de chalands, cette commission qui se composait de 3 officiers, dont un lieutenant de vaisseau, s'était bornée à proposer la construction, à l'extrémité de la pointe de sable, d'un appontement ou wharf, accostable à tout moment de la marée par des chalands et par les embarcations du pays et, par suite, atteignant les fonds de $0^{m},90$ aux plus basses mers. Dans la pensée de la commission, ce wharf devait surtout faciliter la mise à terre des pièces démontées des canonnières et des chalands, ainsi que des colis de toute nature lourds et encombrants. Un appontement de 50 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur, terminé par une plate-forme carrée de 10 mètres de côté, pourvue d'une grue de force convenable et portant deux voies Decauville, paraissait devoir répondre à la question.

La commission ajoutait que le sol, au point de la côte où elle proposait de l'établir, était de sable dur ou de vase argileuse et que, par suite, l'enfoncement des pieux n'offrirait aucune difficulté ; elle indiquait enfin, mais sans fixer de chiffres,

que la plage était, en cet endroit, suffisamment accore pour que l'on ne fût pas obligé de donner à l'appontement une longueur exagérée, même si l'on désirait le prolonger jusqu'aux fonds de 4 et 5 mètres aux plus basses mers.

C'est sur ces données que le Ministère de la guerre passa un marché pour la construction d'un appontement de 160 mètres de long, dans l'espoir que, dans ces conditions, il atteindrait des fonds suffisants pour qu'il fût possible d'y accoster directement de grands navires. Les pièces de l'appontement arrivèrent à Majunga au commencement de mars par le *Shamrock* et le *Notre-Dame-de-Salut* ; mais leur mise à terre fut retardée par l'insuffisance du nombre des coolies, et le montage ne put commencer que le 22 mars. On sait ce qui se produisit : la longueur du wharf atteignait 70 mètres, lorsqu'on rencontra un banc de corail qui rendit impossible le vissage des pieux, et qui obligea, par suite, à terminer là l'appontement par des fonds de 3 mètres à $3^{m},50$ aux plus basses mers.

La légende paraît s'être établie que cet à-coup dans les prévisions avait été une des causes principales du retard qui se produisit dans le montage et la mise en service de la flottille fluviale, dans le déchargement des affrétés et, par suite, dans la marche en avant du corps expéditionnaire ; c'est une erreur absolue.

L'appontement était inutile pour le décharge-

ment des navires qui transportaient les canonnières et les chalands, parce que le montage de ce matériel devait se faire entièrement à flot comme on le verra plus loin et que, par suite, les tranches isolées devaient être mises directement à l'eau le long du navire transporteur. De plus, et sans parler des chaudières qui, en tout état de cause, pouvaient être placées directement sur les canonnières, une fois leur coque montée, le poids de certains colis de ce matériel dépassait la puissance de la grue placée sur la plate-forme de l'appontement qui n'était que de deux tonnes.

Il n'aurait d'ailleurs pu suffire à lui seul pour assurer le déchargement des affrétés; en effet, en admettant même, ce qui n'est pas démontré, que dans le cas où il aurait pu atteindre la longueur prévue, il se fût terminé par des fonds suffisants pour permettre l'accostage des grands navires, ces derniers n'auraient pu s'y présenter que successivement et se décharger par un unique panneau, c'est-à-dire avec une rapidité bien moins grande encore que celle qui a pu être réalisée en opérant en pleine rade avec des chalands. Il en résulte que si les circonstances locales n'avaient pas permis l'emploi de ce dernier procédé, ce n'est pas un seul appontement, mais trois ou quatre qu'il eût fallu construire, en admettant d'ailleurs que la chose fût possible.

Quoi qu'il en soit, tel qu'il a été construit, le wharf de Majunga a rendu des services considéra-

bles au corps expéditionnaire, en permettant le chargement rapide des petits vapeurs de 200 à 250 tonneaux qui faisaient le service entre Majunga et la base fluviale d'Ankaboka, et qui ont pu s'y accoster par tous les temps et à toute marée.

VI. — Les transports par terre.

On a pu dire avec quelque raison que la conduite d'une expédition coloniale consiste souvent, à peu près uniquement, dans l'organisation, la mise en marche et l'escorte d'un convoi dont la force et la composition varient avec l'effectif du corps d'opération et la distance à laquelle il doit s'éloigner de sa base de ravitaillement. C'est dire que l'organisation du service des transports acquiert une importance tout à fait capitale dans une campagne de cette nature, surtout lorsque, comme à Madagascar, le pays est entièrement dépourvu de ressources et que le corps expéditionnaire doit faire venir de l'arrière tous les approvisionnements qui lui sont nécessaires.

Les transports pouvaient être assurés à Madagascar de trois manières différentes :

1° Par porteurs ;
2° Par animaux de bât ;
3° Par voitures.

La première de ces solutions ne pouvait être envisagée sérieusement, en raison du chiffre énorme de coolies qu'il eût été nécessaire d'enrôler, même pour un effectif plus faible que celui que devait présenter le corps expéditionnaire, et de l'insuffisance certaine des ressources sur lesquelles on pouvait compter à cet égard.

Le choix se limitait donc aux animaux de bât et aux voitures, comme moyen principal de transport bien entendu, car ces deux modes pouvaient être employés concurremment, ainsi d'ailleurs, que cela s'est produit. Cette question a donné lieu aux plus vives discussions, et elle est discutable, car l'une ou l'autre des deux solutions pouvait être adoptée et, aujourd'hui encore, on peut se demander si l'adoption des voitures ne constituait pas la meilleure solution du problème, sous la réserve, bien entendu, que la route qu'elles devaient suivre fût ouverte dans d'autres conditions qu'elle ne l'a été.

Le transport par mulets de bât eût présenté l'énorme avantage de ne nécessiter que des travaux de peu d'importance pour améliorer ou aménager certains passages difficiles, travaux qui, dans presque tous les cas, auraient pu s'effectuer au cours même de la marche. Le mulet porte ordinairement, en plus de son harnachement, un poids de 100 kilos ; mais, comme il doit transporter sa nourriture et celle de son conducteur, soit 5 kilos par jour, lorsqu'on ne peut compter sur les ressources du pays, le poids utile transporté par l'animal diminue progressivement au fur et à mesure de l'allongement de la route jusqu'au moment, facile à déterminer par le calcul, où le mulet et le conducteur absorbent pour leur nourriture la totalité du poids de la charge transportée. De là, la nécessité, lorsqu'on

emploie ce mode de transport, de procéder par bonds successifs, en organisant après chaque bond une nouvelle base et en réduisant à chacun de ces bonds l'effectif de la troupe à porter en avant ; le chiffre des animaux nécessaires est toujours considérable et la marche en avant est forcément ralentie par les longs temps d'arrêt qu'exige l'approvisionnement des bases de ravitaillement échelonnées.

C'est ainsi que, dans l'expédition anglaise d'Abyssinie, en 1867-1868, le chiffre total des animaux débarqués à Zoula ou achetés dans le pays a été de 41.273 pour un effectif de 4.000 Européens, 8.000 Indous et 8.000 suivants (domestiques ou porteurs) au début de la campagne ; l'effectif maximum en service a été de 29.105 vers le milieu d'avril 1868, au moment de l'évacuation de Magdala (1) ; et, malgré l'énormité de ce chiffre, ce n'est que grâce au concours fourni par les tribus indigènes ennemies du Négus Théodoros, et en réduisant parallèlement l'effectif des troupes portées en avant et la ration des hommes et des animaux, que le but de l'expédition a pu être atteint au prix de fatigues énormes et de cruelles privations.

En ce qui concerne le corps expéditionnaire de Madagascar, il aurait fallu 15.000 ou 20.000 mu-

---

(1) Renseignements extraits de l'étude déjà citée du commandant Taverna; « Un détail des expéditions coloniales ».

lets, comme l'a indiqué M. Cavaignac dans la séance de la Chambre des députés du 27 novembre 1895, et autant de conducteurs (1). On aurait assez facilement trouvé les mulets ; le recrutement des conducteurs eût certainement donné plus de peine, l'expérience l'a malheureusement démontré (2).

C'est probablement en raison de ces difficultés qu'on pouvait déjà prévoir et, peut-être aussi, en vue de réduire la dépense totale que la commission d'études proposa, et que le gouvernement décida, de faire effectuer les transports par voitures. Ce système avait l'avantage de faire trans-

---

(1) On a cru pouvoir conclure de l'expérience de l'expédition du Mexique qu'un seul conducteur pouvait suffire pour plusieurs mulets ; mais il ne faut pas oublier que les mulets employés au Mexique étaient des animaux déjà dressés au transport, requis ou loués sur place avec leurs conducteurs qu'ils étaient habitués à suivre docilement et par troupes. A Madagascar, au contraire, la plupart des auxiliaires employés comme conducteurs étaient absolument ignorants de ce métier et la presque totalité des mulets amenés dans l'île n'avaient jamais été ni bridés, ni bâtés. L'expérience faite à cet égard pendant toute la durée de la campagne, et notamment au cours de la marche sur Tananarive, a, d'ailleurs, été concluante. Le convoi, où presque tous les conducteurs étaient à deux mulets, et quelques-uns même à trois, n'a pu suivre qu'au prix de grandes fatigues et, souvent, de longs retards ; un nombre assez considérable d'animaux ont roulé dans les ravins ou se sont enlisés dans les marécages, et beaucoup de charges ont été perdues.

(2) Dans leur campagne d'Abyssinie, les Anglais s'étaient heurtés à des difficultés de même nature. Les mulets étaient d'abord couplés par trois avec un seul conducteur ; mais, à la suite de chutes nombreuses dans les précipices, on dût se décider à échelonner les fantassins tout le long de la ligne des animaux et à donner à chaque combattant la surveillance directe d'un mulet.

porter par le mulet attelé à une voiture légère appropriée un poids double au moins de celui qu'il aurait porté bâté ; quant à l'augmentation du poids utile, elle devait être plus considérable encore : si on admet en effet que le mulet doit emporter 50 kilogrammes de denrées pour sa nourriture, le mulet attelé portera 150 kilogrammes de poids utile, tandis que celui qui est bâté n'en portera que 50 ; l'adoption de la voiture aura, dans ce cas, permis d'économiser 2 mulets sur 3.

Par contre, il était nécessaire d'assurer la circulation de ces voitures et, par suite, d'ouvrir une route ou plutôt une piste carrossable. Il faut reconnaître, il est vrai, que les renseignements topographiques sur la région que devait traverser le corps expéditionnaire, renseignements d'après lesquels la commission d'études et, après elle, le Gouvernement furent amenés à se prononcer, présentaient cette tâche comme infiniment plus facile qu'elle ne l'était en réalité. Un rapport du lieutenant-colonel d'artillerie de marine Rocard, publié au *Journal officiel* du 20 janvier 1889, disait même que des voitures, comme la voiture métallique Lefebvre, n'avaient pas besoin de routes et pouvaient circuler sur une bonne partie des sentiers existant dans l'Imérina, la pioche qui accompagne la voiture suffisant, presque toujours, pour aménager les passages les plus difficiles à franchir. On avait compté, en outre, sur 2.000 terrassiers auxiliaires pour exécuter les travaux

de route qui auraient pu avancer, dans ces conditions, à raison de 10 kilomètres par jour en moyenne, soit 5 mètres de route par homme et par jour. Ces prévisions n'étaient pas optimistes : en effet, une compagnie du génie, la 11e, aidée de deux compagnies de tirailleurs malgaches, a fait les 50 kilomètres de route de Maroway à Ambato, travail assez facile, en 24 jours, en y employant 6.250 journées de travailleurs, soit 8 mètres par homme et par jour.

Ce n'était pas, d'ailleurs, la première expérience du même genre qui était tentée au cours d'une expédition coloniale. Le corps expéditionnaire anglais d'Abyssinie a, en effet, ouvert au cours de la campagne, entre Zoula, le port de débarquement sur la mer Rouge, et Adigrat, à 2.500 mètres d'altitude, par conséquent dans des conditions plus difficiles qu'à Madagascar, une route carrossable de 160 kilomètres, sans laquelle il n'aurait probablement pas pu atteindre dans une seule campagne le but de l'expédition.

Le principe de l'adoption d'une voiture étant admis, le choix du Gouvernement se porta sur la voiture Lefebvre ; le nombre des voitures dont devait être pourvu le corps expéditionnaire fut fixé à 5.040, dont 4.000 voitures à ridelles, 1.000 à couvercle et 40 citernes.

Construite sur les indications des généraux Borgnis-Desbordes et Bourdiaux, de l'artillerie de marine, la voiture Lefebvre avait déjà été em-

ployée dans plusieurs de nos colonies, au Soudan et au Sénégal principalement, où elle avait rendu de réels services que constatent la plupart des rapports des officiers généraux ou supérieurs des troupes de la marine qui ont dirigé des colonnes dans ces contrées (1).

La voiture Lefebvre, métallique, étanche et démontable, se compose essentiellement d'une caisse en tôle d'acier reposant sur un train simplement formé de deux roues en fer et bois réunies par un essieu coudé ; la liaison de la caisse et du train est solidement assurée à l'aide d'une armature formée d'un fer en U, qui emboîte l'essieu à frottement sous la caisse et sur les côtés.

Dans la voiture à couvercle, la caisse est fermée à cadenas par un couvercle en tôle, bombé, mobile autour d'une charnière ; dans la voiture à ridelles, un exhaussement à ridelles et hayons en fer est substitué à ce couvercle ; dans ce cas, le chargement est brêlé et protégé à l'aide d'une bâche en toile imperméable.

Chaque voiture porte une pelle, une pioche et une hache suspendues à des anneaux rivés à la caisse.

Les bras de la limonière sont en tubes d'acier étirés ; la limonière est fixée aux tenons de la

(1) La *Revue du Cercle militaire* a donné quelques extraits de ces rapports dans une série d'articles sur les voitures Lefebvre, parus dans les livraisons des 23 février, 2 et 9 mars 1895.

volée par un boulon et une clavette à ergot mobile.

Le poids total de la voiture est de 335 kilogrammes environ, dont 160 kilogrammes, c'est-à-dire près de la moitié du poids total, pour les roues, dont le bandage présente une grande largeur en vue de faciliter le passage des voitures dans des terrains marécageux ou détrempés par les pluies. La voiture, rendue à Marseille, est revenue à 510 francs environ, accessoires, rechanges et emballage compris.

Les voitures Lefebvre ont donné lieu à de nombreuses critiques, portant principalement sur les points suivants :

Poids mort considérable, qui rend la traction des voitures, chargées seulement à 200 ou 250 kilogrammes, très pénible pour un seul mulet, dans les moindres montées ;

Absence totale de moyens d'enrayage ;

Hauteur des brancards au-dessus du sol insuffisante pour les mulets français et même pour les mulets algériens ;

Insuffisance de longueur des brancards pour les mêmes mulets ;

Difficulté de maintenir la voiture chargée en équilibre, l'essieu étant placé notablement en avant du centre de gravité du coffre ;

Défaut de résistance des brancards.

Ce dernier reproche est le plus grave. Toutes les voitures en service ont eu, au bout de quel-

ques semaines, leurs brancards cassés au même point. Cette dégradation, la seule d'ailleurs qui ait été constatée, tient plutôt à un vice de construction qu'à un défaut de qualité du métal. Il semble que ces ruptures doivent être attribuées à la substitution du brancard creux au brancard en fer forgé plein, substitution effectuée à la suite de l'expédition du Dahomey et qui n'avait malheureusement pas été l'objet de sérieuses expériences avant d'être appliquée aux voitures commandées pour l'expédition de Madagascar. Ces ruptures de brancards, se produisant en cours de route, augmentaient dans une proportion considérable les fatigues des hommes et des animaux ; elles n'ont pas peu contribué à la fonte si rapide de l'effectif des conducteurs.

Les voitures Lefebvre ont souvent servi, au Soudan notamment, en raison de leur étanchéité, à passer des rivières. En vue de leur utilisation possible dans le même but à Madagascar, M. le général Metzinger fit étudier, dès l'arrivée des premières voitures à Madagascar, par le parc d'artillerie, la construction d'une portière.

Six caisses de voitures, réunies deux par deux pour former trois corps de support, suffisent pour former une portière dont le tablier est constitué au moyen de poutrelles et de madriers. Avec les axes des corps de support espacés de 2 mètres et des poutrelles de $5^{m},50$, la portière a une force de 300 kilogrammes par mètre courant ; elle peut

porter un poids de 1.500 kilogrammes et pourrait servir à transporter 12 hommes équipés et armés, ou une voiture Lefebvre attelée ou deux mulets de bât chargés avec leurs conducteurs. Une semblable portière a pu être établie en moins de deux heures par cinq hommes. On n'a pas eu l'occasion d'utiliser ce dispositif au cours de l'expédition de 1895.

En présence des mécomptes auxquels ont donné lieu les voitures Lefebvre, on peut exprimer le regret que le corps expéditionnaire n'ait pas été doté d'arabas tunisiens. Ces voitures, d'origine maltaise, entièrement en bois, à 2 roues, très rustiques et ne pesant pas plus de 250 kilogr., sont attelées à un seul cheval ou mulet et circulent à peu près sur toutes les pistes de la Régence ; elles ont rendu de réels services pendant l'expédition de 1881 et en rendent encore aujourd'hui pour le transport des vivres et des bagages à la suite des colonnes. Les compagnies du train de la division d'occupation en sont pourvues. Des voitures maltaises, de forme à peu près identique, ont été employées par les Anglais en Abyssinie, concurremment avec des voitures à bœufs venues des Indes, et se sont convenablement comportées.

*
* *

L'adoption de voitures pour le service des transports permettait de réduire sensiblement le

chiffre des mulets nécessaires. Ce chiffre fut fixé par les tableaux d'effectifs de guerre du corps expéditionnaire à 6.630, dont un millier de mulets de bât, pour les batteries d'artillerie, les infirmeries-ambulances des bataillons d'infanterie et les ambulances actives, ainsi que pour la compagnie auxiliaire de conducteurs sénégalais, destinée à former le convoi léger de l'avant-garde.

Une grosse question préoccupait le ministre de la guerre : la possibilité de faire vivre à Madagascar des animaux importés d'Europe ; il en résulta des hésitations dans le choix des pays de production auxquels seraient demandés les mulets et les chevaux du corps expéditionnaire. Mais on savait, d'autre part, que la batterie d'artillerie de marine stationnée à Diégo-Suarez comptait encore à son effectif un certain nombre de mulets, originaires de France ou d'Algérie, qui avaient fait la dure campagne de Formose et qui, bien qu'âgés et fatigués, n'en faisaient pas moins le service. Dans ces conditions, le ministre de la guerre se décida à demander à la production nationale la presque totalité des mulets du corps expéditionnaire ; mille mulets exotiques seulement, demandés à l'Abyssinie, devaient être achetés à Obock et à Djibouti. Ce chiffre ne put être atteint, probablement par suite de l'état de guerre existant alors en Abyssinie, et le complément nécessaire fut demandé à l'Algérie, en plus du contingent qu'elle devait primitivement fournir.

Il convient de faire remarquer sans plus tarder que les craintes qui avaient été manifestées au sujet de la résistance au climat de Madagascar des mulets et chevaux ne se réalisèrent heureusement pas. D'une manière générale, les mulets algériens ont mieux résisté que les mulets d'origine française ; quant aux mulets abyssins, à demi-sauvages et d'une conduite difficile au début, ils rendirent par la suite d'utiles services comme animaux de bât, malgré la petitesse de leur taille, grâce à leur sobriété, à leur endurance et à la sûreté de leur pied.

Quelques personnes au courant des choses de Madagascar avaient préconisé l'emploi de bœufs de bât ; des rapports favorables à cette utilisation avaient été adressés au ministre de la guerre par l'attaché militaire à la résidence générale ; et l'escorte avait utilisé dans sa marche sur Majunga des bœufs porteurs qui avaient été spécialement dressés dans ce but aux environs de Tananarive.

Mais il n'existait pas de bœufs de bât dans la région ouest de Madagascar, et il est même probable qu'il ne devait exister dans l'île entière qu'un nombre infime de ces animaux préparés à ce service. Il est certainement regrettable qu'on n'ait pu s'en procurer, car tout moyen de transport supplémentaire trouvé sur place, venant s'ajouter à la dotation normale du corps expéditionnaire aurait contribué, surtout au début de la campagne, à diminuer dans une mesure ap-

préciable les difficultés du ravitaillement qui ont souvent entravé la réalisation des projets du commandement. Il ne faut pas se dissimuler cependant que ces animaux n'auraient pas rendu tous les services qu'en faisaient espérer ceux qui en recommandaient l'emploi ; les deux ou trois bœufs porteurs qu'avaient amenés de Diégo-Suarez les troupes venant de cette colonie en ont fourni la preuve manifeste.

On songea également, dans les débuts, avant l'arrivée des premières unités du train, à utiliser les bœufs-zébus comme animaux de trait. Le représentant d'une maison française de Diégo fit même faire des offres au général commandant l'avant-garde pour la fourniture d'un certain nombre de ces animaux ; toutes facilités furent données dans ce but à cet intermédiaire auquel on prêta quelques-unes des premières voitures Lefebvre débarquées et un certain nombre de bœufs désencornés du troupeau de l'Administration ; mais ces essais ne donnèrent pas de résultats satisfaisants. Ces bœufs, à demi-sauvages, se livraient à des charges furibondes ou se couchaient sur le sol ou dans l'eau dès qu'ils étaient attelés.

Un capitaine d'artillerie fut également employé pendant quelque temps à des essais du même genre ; mais il ne réussit pas mieux, et on dut bientôt se convaincre que le dressage de ces animaux ne pourrait être effectué en temps utile.

On aurait peut-être obtenu de meilleurs résultats en utilisant, pour ce dressage, des bœufs déjà dressés achetés au Transvaal et des conducteurs engagés dans ce pays où presque tous les transports sont effectués par d'énormes chariots attelés de 10 à 20 bœufs et conduits par deux hommes.

*
* *

Comment furent répartis et utilisés ces moyens de transport ?

Chaque bataillon d'infanterie devait être pourvu en principe de 11 mulets de bât, affectés au service médical, et de 25 voitures, dont 8 à couvercle pour le transport des munitions et des outils et 17 à ridelles, savoir : 3 pour bagages d'officiers, 8 pour les vivres portant deux jours de vivres et d'orge, 2 de matériel médical et 4 pour transports divers. Une décision ultérieure du général commandant en chef augmenta ce chiffre de 4 voitures; il était cependant encore insuffisant pour permettre de débarrasser les hommes, les soldats européens au moins, de la presque totalité de leur charge, en ne leur laissant que leurs fusils, leurs cartouches et leurs vivres.

Mais cette composition des équipages supposait l'existence d'une route praticable aux voitures. Aussi, quand les premiers bataillons de l'avant-garde quittèrent Majunga, ils durent abandonner les voitures qui leur étaient attribuées; leurs mu-

lets furent tous transformés en mulets de bât, mais l'insuffisance du nombre de ces animaux et du nombre des bâts (1) ne permit pas d'augmenter la dotation des bataillons qui durent se mettre en route avec 36 mulets de bât, dont 11 spécialement affectés au transport des malades et du matériel du service de santé.

Les deux jours de vivres furent réduits à un; les officiers durent réduire leurs bagages; de plus, comme il n'était pas possible de décharger les hommes d'une partie de leurs effets, on fut obligé de leur faire déposer dans certains gîtes leurs effets les plus lourds dont le poids les écrasait, mais dont le défaut devait être préjudiciable à leur santé. Cette insuffisance des moyens de transport imposa aux officiers et aux hommes de pénibles privations et de dures fatigues aux animaux et aux conducteurs.

C'est dans ces conditions que les bataillons de la 1re brigade qui formèrent l'avant-garde mar-

---

(1) Le nombre des bâts attribués au corps expéditionnaire avait été calculé en tenant compte de l'utilisation presque exclusive des voitures pour le transport des vivres et des bagages. Dès que le général commandant l'avant-garde eut, en arrivant à Majunga, constaté le manque de main-d'œuvre indigène et les difficultés que présenterait l'ouverture de la route, il demanda l'envoi d'un nombre de bâts plus considérable. Faute de bâts ordinaires, les bataillons de l'avant-garde durent utiliser des bâts de cacolet et de litière pour le transport des vivres et des bagages; plus tard le parc d'artillerie construisit quelques centaines de bâts de fortune qui, avec ceux attribués primitivement au corps expéditionnaire et avec ceux qui arrivèrent de France en juillet, servirent à constituer le convoi de la colonne légère.

chèrent jusqu'au 1er août, date à laquelle la 2e brigade prit à son tour la tête du mouvement. Cette brigade, qui avait eu jusque-là ses équipages réguliers de voitures, les échangea contre les mulets de bât de la 1re ; mais les ressources dont disposait alors le corps expéditionnaire permirent de porter à 74 mulets le chiffre d'animaux affecté à chacun de ses bataillons.

Le chiffre total des mulets normalement attribués aux corps de troupe (infanterie, cavalerie, artillerie, génie) s'élevait à 1.700 environ. L'excédent, soit environ 4.900, composait la dotation du train des équipages : sur ce chiffre, 500 mulets de bât, affectés à la compagnie de conducteurs sénégalais, assurèrent le ravitaillement du premier échelon du corps expéditionnaire, dans la marche de Suberbieville jusqu'à Andriba, au delà du point terminus de la piste carrossable ; à partir du 1er août, cette compagnie fournit également un certain nombre de mulets aux bataillons de la 2e brigade pour compléter leur dotation au chiffre indiqué ci-dessus.

Le train des équipages avait à fournir au quartier général et aux diverses formations sanitaires les moyens de transport qui leur étaient nécessaires ; mais la majeure partie de ses ressources était affectée au service des convois ; il attelait en principe 24 échelons de ravitaillement, dont 2 devaient constituer les convois administratifs de chacune des deux brigades, les 22 autres étant

affectés au service des étapes. Dans la pratique, cette répartition ne fut pas observée, et tous les échelons de ravitaillement passèrent au service des étapes. A la fin du mois de juillet même, pour remplacer les pertes déjà subies par les compagnies du train, les détachements du train affectés aux services administratifs et aux formations sanitaires, ainsi que la plupart des unités d'artillerie (batteries montées moins une section, sections de munitions et de parc) furent versés au service des étapes.

Après avoir contribué au début de la campagne, dans une mesure qui avait dépassé les prévisions primitives du plan général d'opérations, à assurer le ravitaillement des unités échelonnées le long de la route de Majunga à Ambato, c'est-à-dire de la majeure partie du corps expéditionnaire, les échelons de ravitaillement assurèrent à eux seuls le transport des vivres et des approvisionnements de toute nature nécessaires à la colonne du corps expéditionnaire au delà de la tête d'étapes de guerre de Marololo. Concentrés entre ce point et Suberbieville, après l'ouverture du pont de la Betsiboka, ils étendirent leur chaîne (1), par une sorte de mouvement

(1) Il y eut dans cette chaîne une solution de continuité entre Antsiafabositra et le camp de la Cascade ; la raideur des pentes sur le versant Nord des Petits Ambohimena, l'étroitesse des arêtes sur lesquelles on devait tracer la route, obligèrent à lui donner une pente excessive que les convois normalement chargés n'auraient pu

d'accordéon, au fur et à mesure de l'avancement des travaux de la route jusqu'à Mangasoavina où, par un mouvement inverse, ils devaient se concentrer de nouveau au moment de la formation de la colonne légère, laissant sur la ligne d'étapes les seuls éléments strictement indispensables pour assurer le ravitaillement des troupes d'étapes et des nombreux détachements d'éclopés qui restèrent au point de départ de la colonne légère.

Au moment où la route carrossable fut terminée jusqu'à Mangasoavina, les échelons de ravitaillement étaient répartis à raison de deux échelons par gîte d'étapes, les gîtes extrêmes, la tête d'étapes de guerre de Marololo et la tête d'étapes de route de Mangasoavina, ne disposant que d'un seul échelon. Le service était assuré d'après le système des relais alternatifs d'attelages; son fonctionnement était réglé ainsi qu'il suit :

L'un des deux échelons de chaque gîte (appelons-le échelon A) assurait le service vers l'arrière jusqu'à mi-chemin du gîte d'étapes précédent; l'autre (échelon B), vers l'avant, jusqu'à mi-chemin du gîte suivant. Tous les matins, les échelons A se mettaient en mouvement, emmenant

---

ranchir. On dut se résoudre à faire passer à vide ou incomplètement chargées les voitures qui devaient assurer le service au delà du camp de la Cascade jusqu'à Mangasoavina et à remplacer entre Antsiafabositra et le camp de la Cascade les échelons de voitures par des échelons de mulets de bât.

vers l'arrière les voitures vides que les échelons B avaient ramenées la veille au soir de l'avant; à mi-chemin à peu près, en un point déterminé d'avance, ils échangeaient ces voitures vides contre les voitures chargées amenées de l'arrière par les échelons B; cet échange effectué, les échelons se séparaient de nouveau pour regagner leurs gîtes respectifs où ils ramenaient, les échelons A des voitures chargées et les échelons B des voitures vides.

Ce système avait l'avantage de réduire au minimum les manipulations de matériel, puisque, sauf accidents, le chargement d'une voiture pris à Marololo devait parvenir, théoriquement, sans aucun transbordement à Mangasoavina et, en présence de l'insuffisance croissante du chiffre des coolies disponibles, cet avantage était capital. De plus, il n'imposait aux conducteurs et aux animaux pour un même service que le minimum de fatigues, en leur procurant le maximum de confortable, si cette dernière expression peut être employée sans ironie; il ramenait en effet chaque jour les conducteurs et leurs animaux à leur gîte habituel, où ils retrouvaient les installations qu'ils avaient pu se construire. Enfin, les échelons parcourant toujours la même section de route, dans le même sens, les cadres et les conducteurs devaient en connaître toutes les difficultés.

Par contre, l'expérience a prouvé qu'avec les avaries si nombreuses des voitures Lefebvre qui

survenaient en cours de route, les chutes dans les ravins d'où il était souvent impossible de les retirer, etc., la surveillance et le contrôle du matériel transporté devenaient à peu près illusoires. Quant au matériel roulant, passant chaque jour entre des mains nouvelles, sans qu'il fût possible de lui faire subir une visite de contrôle, si rapide fût-elle, il n'était entretenu par personne et les accessoires en étaient littéralement mis au pillage, comme les bâches dont les conducteurs se faisaient des abris et dont la perte se faisait sentir pour les évacuations des malades, ou semés sur la route comme les pelles, pioches et hachettes.

Quoi qu'il en soit, ce service a assuré d'une manière continue, à partir du mois de juillet, le ravitaillement du corps expéditionnaire, permis la réunion en quelques jours, à Mangasoavina, des 200 tonnes de vivres nécessaires pour la constitution du convoi de la colonne légère et, après le départ de cette colonne, bien que privé de ses éléments les meilleurs et les plus valides, il a pu encore maintenir la chaîne des transports pour constituer, au point terminus de la route, une réserve de vivres destinés à être transportés ultérieurement en Émyrne, approvisionner les nombreux détachements restés sur la ligne d'étapes et en préparer le repliement en ramenant progressivement vers l'arrière les malades et le matériel devenu inutile.

Au prix de quelles fatigues et de quelles pertes? Ceux-là qui ont assisté à cette phase de la campagne peuvent seuls s'en faire une idée. Pour ne parler que du personnel supérieur, le colonel Palle, commandant l'artillerie du corps expéditionnaire, qui avait organisé et dirigé le service, avait depuis longtemps dépassé la limite des forces humaines, lorsqu'au mois de novembre 1895, il remit au général Metzinger la direction des services de l'arrière, et c'est dans un état de santé qui faisait craindre pour sa vie qu'il s'embarqua en décembre pour rentrer en France.

Le chef d'escadron d'artillerie d'Affry de la Monnoie, son adjoint, mourut à Majunga au mois d'octobre.

Enfin, le commandant Deyme, commandant le 30e escadron du train des équipages, le dévoué collaborateur du colonel Palle, embarqué malade à Majunga, devait mourir peu de temps après son retour en France, au moment où le grade de lieutenant-colonel venait de le récompenser des services rendus.

VII

Les transports fluviaux.

En adoptant comme ligne d'opérations du corps expéditionnaire la route de Majunga à Tananarive, le gouvernement avait admis la possibilité d'utiliser pour le transport du matériel et, éventuellement, de tout ou partie des troupes du corps expéditionnaire, la Betsiboka navigable, pour de petits bâtiments appropriés, sur une longueur de 220 kilomètres environ, depuis Majunga jusque vers le confluent de l'Ikopa.

Les renseignements fournis par M. Suberbie, qui possédait un petit vapeur « le Boëni », assurant le service de ses établissements de Suberbieville, et par le prince Henri d'Orléans, à la suite de son voyage d'exploration, complétés par les rapports du commandant de la division navale et les reconnaissances de l'aspirant de 1re classe Compagnon, avaient permis au Ministère de la marine de déterminer le nombre et la nature des canonnières et des chalands nécessaires pour cette navigation. Les plans de ce matériel avaient été mis à l'étude, et lorsque, au mois de novembre 1894, le Ministère de la guerre fut

chargé de la direction générale de l'expédition, il adopta purement et simplement le programme établi à cet égard par le Ministère de la marine; ce programme comportait la mise en chantier de 12 canonnières-remorqueurs (4 grandes et 8 petites), de 42 chalands, 6 canots à vapeur et 4 pontons d'accostage.

Dès que les crédits demandés pour l'expédition eurent été votés par les Chambres, le Ministre de la guerre se préoccupa de la commande de ce matériel ; les marchés furent passés, dans le courant de décembre 1894 et dans la première quinzaine de janvier 1895, avec nos principales Sociétés de constructions navales. Le Département de la marine mit à la disposition du Ministre de la guerre un sous-ingénieur des constructions navales, M. Revol, pour en surveiller la construction et pour en diriger plus tard le montage à Majunga.

Les canonnières étaient du type dit monoroue ; elles avaient environ 25 mètres de long et 5 mètres de large. Les quatre grandes canonnières devaient avoir un tirant d'eau maximum de $0^{m},70$ et une vitesse minima de 8 nœuds; les huit petites, $0^{m},40$ de tirant d'eau et 6 nœuds de vitesse. Chacune des canonnières avait, comme armement, deux canons de 37^{mm} à tir rapide.

Les chalands, au nombre de 42, devaient avoir environ 25 mètres de long, 5 mètres à $5^{m},50$ de largeur et $0^{m},40$ de tirant d'eau en charge; leur

port était de 25 tonneaux. En vue de leur utilisation pour le transport des troupes et des malades, ils devaient être munis d'une toiture légère; mais dans les débuts, les troupes ayant dû prendre la voie de terre, trois chalands seulement reçurent cette toiture et furent spécialement affectés au transport des malades.

Les 6 canots à vapeur, construits par la maison Voruz, de Nantes, étaient de petites embarcations légères, d'un faible tirant d'eau, douées d'une bonne vitesse, qui rendirent des services dans la rivière, comme vedettes et courriers.

Quant aux pontons d'accostage, ils étaient destinés aux ports à aménager sur la Betsiboka.

Canonnières, chalands et pontons étaient divisés en un certain nombre de tranches dont chacune pouvait flotter individuellement; ce mode de construction, en permettant la mise à l'eau des diverses pièces le long du bord des navires transporteurs et leur assemblage à flot, devait accélérer les opérations du montage de ce matériel. Cet avantage n'allait pas sans de nombreux nconvénients d'ordre technique; mais, à l'époque tardive à laquelle le matériel dont il s'agit pouvait être mis en commande, la rapidité du montage primait toutes les autres conditions et le système adopté la réalisait sans conteste.

Aux termes des marchés, le matériel de la flottille fluviale devait être livré le 15 mars aux ports d'embarquement, à Marseille et au Havre.

Les Départements de la guerre et de la marine n'ayant pu se mettre d'accord sur la question de savoir auquel des deux Départements devait incomber la dépense du transport à Majunga de ce matériel, et les transports de la flotte de guerre n'étant pas disposés pour permettre l'embarquement de colis aussi encombrants que ceux qui le composaient, le Ministre de la guerre se décida à faire appel aux Compagnies de navigation et aux courtiers maritimes pour assurer en temps utile, sur les ressources de son propre budget, cet important service ; une seule Compagnie française, la Compagnie Havraise-Péninsulaire, fit des propositions; mais, en raison des transformations importantes qu'elle devait faire subir à ses navires pour ce transport tout à fait exceptionnel, elle ne pouvait s'engager à être prête pour le 15 mars, date de rigueur et déjà bien tardive.

Dans ces conditions, le Ministre de la guerre dut se résoudre, à la fin de janvier 1895, à traiter, pour l'affrètement de trois navires, avec une maison anglaise qui avait déjà effectué le transport au Dahomey d'un matériel analogue, sans que personne alors pensât à s'en offusquer; il n'en fut pas de même en 1895 et cette décision souleva une tempête de récriminations qui eurent leur écho dans la presse et au Parlement (1).

Le départ de ces trois navires fut réglé de telle

(1) Séance de la Chambre des députés du 2 février 1895.

sorte que le premier d'entre eux, le *Brinkburn*, devait arriver à Majunga le 18 avril, les autres le suivant à dix jours d'intervalle, soit le 28 avril pour le *Riverdale* et le 6 mai pour le *Collingham*.

Il faut reconnaître que ces dates étaient d'autant plus tardives qu'une partie du matériel dont il s'agit devait être utilisé pour le déchargement des affrétés qu'il aurait par suite dû précéder à Majunga, où les premiers éléments du corps expéditionnaire devaient commencer à arriver le 24 avril; il allait, au contraire, y arriver en même temps qu'eux.

Il est fâcheux que l'envoi d'une partie tout au moins du matériel de la flottille fluviale n'ait pas été effectué dès la fin de février ou les premiers jours de mars. Un certain nombre de canonnières et de chalands, construits à Saint-Denis et à Chalon-sur-Saône et qui devaient descendre au Havre et à Marseille par la Seine d'une part, par la Saône et le Rhône de l'autre, furent, il est vrai, retenus par le gel des deux premières de ces rivières qui se produisit à cette époque, et leur arrivée dans les ports d'embarquement subit, de ce chef, un retard de trois semaines. Mais, à la date à laquelle furent signées les chartes-parties pour l'affrètement des navires anglais, vers le 25 janvier, quatre des petites canonnières, construites à la Seyne, étaient terminées et présentées en recettes; les quatre autres construites au Havre, étaient prêtes dans la

première semaine de février; enfin, 18 chalands construits également par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée dans les ports même d'embarquement, furent terminés à peu près en même temps. Les navires affrétés n'ont-ils pu être prêts avant le 15 mars? Quelque considération d'économie a-t-elle conduit à ne pas scinder ces transports? Nous l'ignorons.

Par surcroît de malheur, le *Brinkburn*, abordé dans le détroit de Messine, fut obligé d'aller se faire réparer à Malte et subit de ce chef un retard d'environ quinze jours, retard d'autant plus regrettable que ce navire portait l'outillage des ateliers de montage qui devaient être installés à Majunga, où il n'arriva qu'après le *Riverdale*, le 2 mai.

On n'était cependant pas au bout des mécomptes. On vient de voir que le montage des chalands et des canonnières devait se faire à flot; mais, afin de réduire au minimum la surcharge résultant de l'existence des cloisons destinées à rendre chaque tranche flottable, la hauteur de ces cloisons, pour les chalands au moins, ne dépassait guère la flottaison prévue en pleine charge; par suite, si la flottabilité de chaque tranche individuellement et des chalands montés eux-mêmes était assurée en eau calme, il n'en était pas de même par clapotis, l'eau pouvant alors passer facilement par-dessus les cloisons et envahir peu à peu les espaces vides destinés à assurer la flottabilité.

On ne tarda pas à s'en convaincre lors du montage du premier chaland, qu'on avait essayé, selon les prévisions, de monter à flot le long du *Riverdale;* ce chaland coula par clapotis et ne put être retrouvé. Il en fut de même par la suite de plusieurs autres, au cours des opérations en rade, mais heureusement sans qu'on eût aucune perte d'homme à déplorer. Cette fâcheuse constatation obligea à procéder au montage des autres chalands dans l'intérieur du petit lagon de Majunga qui assèche à marée basse, mais dont le fond était, par bonheur, suffisamment uni et résistant. Quant aux canonnières, elles purent être montées entièrement à flot.

Malheureusement, ces opérations exigèrent environ deux fois plus de temps qu'on ne l'avait pensé; au lieu d'un mois, le montage de la flottille fluviale demanda environ deux mois; ce n'est en effet qu'au commencement de juillet que les derniers chalands furent mis en service.

Le personnel ouvrier était sans doute trop peu nombreux; on lui avait adjoint cependant le personnel mécanicien des canonnières; là encore, les prévisions s'étaient trouvées au-dessous de la réalité.

*
* *

Le montage des canonnières et des chalands était à peine commencé qu'on dut reconnaître que ce matériel était impropre au service de la

baie, par suite du clapotis assez fort qui règne dans ces parages à certaines heures de la journée pendant la saison sèche. Le rapport, établi au mois d'octobre 1894 par la commission dont il a déjà été question à propos du wharf de Majunga, avait déjà appelé l'attention du Ministre de la marine sur les difficultés qui résulteraient de l'emploi d'un modèle unique d'embarcation pour le service de la baie et pour celui de la rivière. Il prévoyait, pour la traversée de l'estuaire, l'utilisation des boutres du pays; mais les boutres, arabes pour la plupart, étaient partis. Il n'en restait qu'un très petit nombre, d'un faible tonnage et très mauvais marcheurs; on y suppléa en louant trois petits bâtiments de mer à vapeur, du port approximatif de 200 tonneaux, calant environ 3 mètres, qui remontèrent dans la rivière jusqu'au port d'Ankaboka, situé sur la rive gauche de la Betsiboka, à la naissance de l'estuaire, à 90 kilomètres de Majunga et presque en face de Maroway.

Déjà, dans le courant du mois d'avril, en raison de la difficulté de se procurer des boutres, le général Metzinger avait fait prendre en location le petit vapeur le *Kilwa*, appartenant au Sultan de Zanzibar, qui avait amené à Majunga la mission chargée par le Ministre de la guerre de recruter des coolies sur la côte orientale d'Afrique; cette location fut renouvelée, et on affréta en même temps deux autres bâtiments du même genre, le

Barwa, également à Zanzibar, et la *Gertie*, à Natal. A ces trois vapeurs il faut ajouter l'*Ambohimanga*, petit steamer appartenant au gouvernement hova, qui avait été mis sous séquestre à Diégo-Suarez où il se trouvait au début des hostilités, mais qui ne put entrer en service qu'à la fin de juin, et quelques goélettes qui faisaient habituellement le cabotage le long des côtes de l'île.

En amont d'Ankaboka, et jusqu'à Ambato, le service était assuré par les grandes canonnières remorquant chacune deux chalands, un de chaque bord; entre Ambato et Marololo, par les huit petites remorquant chacune un chaland. Le voyage d'une canonnière dans chacun de ses secteurs exigeant un jour pour la montée et un jour pour la descente, la flottille pouvait, théoriquement, une fois tout le matériel en service, amener quatre chalands chargés, soit 100 tonnes par jour à Marololo. Dans la pratique, ce résultat put être obtenu entre Ankaboka et Ambato; mais, entre ce dernier point et Marololo, par suite des difficultés plus grandes de la navigation dans ce secteur et des fréquents échouages des canonnières, par suite aussi de la lenteur des déchargements à Marololo, où la main-d'œuvre, fournie par les troupes, était insuffisante, le rendement ne dépassa guère 70 tonnes par jour, soit un minimum de 2.000 tonnes de vivres et de matériel de toute nature par mois.

L'excédent du matériel arrêté à Ambato, par

suite de l'inégalité de rendement des deux secteurs, fut transporté d'Ambato à Marololo par des échelons de voitures.

Le service des transports fluviaux fonctionna régulièrement pendant toute la durée de la campagne, grâce au dévouement et à l'activité des commandants des canonnières et de leurs équipages.

VIII

Les transports maritimes.

En donnant au Ministère de la guerre la direction d'ensemble de l'expédition, le gouvernement avait laissé au Ministère de la marine la charge d'assurer le transport à Madagascar du personnel et de l'énorme matériel du corps expéditionnaire. La loi du 7 décembre 1894 attribuait, en conséquence, au Ministère de la marine un crédit spécial de 11.700.000 francs pour les transports maritimes.

Le Département de la marine se préoccupa tout d'abord d'utiliser dans les meilleures conditions et dans la plus large mesure possible les services maritimes réguliers reliant la Métropole à Madagascar et à nos colonies de l'Océan Indien ; des conventions spéciales furent passées dans ce but avec la Compagnie des Messageries Maritimes et avec la Compagnie Havraise-Péninsulaire.

Le programme d'action militaire arrêté par le gouvernement comportait tout d'abord l'envoi à Madagascar, dès le mois de janvier, d'une avant-garde placée sous les ordres d'un général de brigade de l'armée de terre et comprenant un ba-

taillon de tirailleurs algériens, une batterie de montagne, une demi-compagnie du génie, des petits détachements du train, d'infirmiers et d'ouvriers d'administration, ainsi que quelques représentants des divers services. Le transport de cette avant-garde fut effectué partie par le *Shamrock* qui quitta Toulon le 27 janvier 1895, partie par le paquebot affrété *Notre-Dame-de-Salut*, qui le suivait à quelques jours. Ces deux bâtiments devaient rester à la disposition du général commandant l'avant-garde, qui les utiliserait suivant les besoins; le *Shamrock* devait servir de navire-hôpital ; ils emportaient avec les pièces de l'appontement de Majunga une partie du matériel et des vivres nécessaires à l'avant-garde.

Dès le mois de février, les paquebots des lignes subventionnées, dont il a été question ci-dessus, furent utilisés, dans une large mesure, pour les envois de vivres et de matériel et, bien que les dates d'arrivée de ces navires à Majunga fussent suffisamment espacées, le déchargement des nombreux colis qu'ils apportaient pour le corps expéditionnaire ne laissa pas que d'être une des grosses préoccupations du commandant de l'avant-garde, par suite de l'insuffisance du personnel et de la pénurie des moyens dont on disposait.

Un premier affrété, *l'Adour*, arriva à Majunga le 10 avril, amenant 600 coolies somalis pris à Djibouti et apportant, au milieu d'un important matériel, un approvisionnement considérable de

rails et de wagonnets, genre Decauville, qui allaient permettre de relier, par des moyens moins grossiers et surtout plus rapides que ceux dont on avait disposé jusque-là, la plage de la pointe de Sable aux magasins des divers services.

Ce n'est qu'à la fin d'avril que devait commencer la période intensive des transports de personnel et de matériel. Dans le courant du mois de février, le Ministère de la marine passa les marchés nécessaires; trente grands vapeurs durent être nolisés, non compris ceux qui devaient amener à Madagascar les conducteurs sénégalais et le bataillon de tirailleurs haoussas, et les trois navires anglais spécialement destinés au transport du matériel fluvial, directement affrétés par le Ministère de la guerre.

Les opérations du transport s'exécutèrent dans les conditions les plus heureuses et sans un seul accident grave, si on en excepte celui du *Brinkburn* qui aurait pu avoir des conséquences plus fâcheuses encore; en fait, il n'y eut qu'un seul retard important, celui du *Foulah*, qui s'éleva à trente-deux jours, ce navire ayant été obligé de relâcher plusieurs semaines à Périm pour y réparer une avarie.

Mais l'échelonnement des dates de départ des ports de France et d'Algérie et, par suite, des dates d'arrivée à Majunga, n'avait pas été proportionné aux moyens de déchargement plus qu'insuffisants

dont disposait le port de débarquement. De même que, dans les transports par chemins de fer, la capacité des stations de débarquement doit servir à déterminer l'échelonnement des trains, de même, dans les transports par mer, le rendement du port de débarquement doit être le principal régulateur du mouvement. L'insuffisance du personnel de corvée et, au début, celle du matériel de débarquement vinrent encore aggraver cette situation et contribuèrent pour une large part à produire un encombrement de la rade et de la plage, encombrement qui pouvait avoir une répercussion fâcheuse sur le sort de l'expédition.

On a vu que, quoi qu'on en ait dit, les mécomptes éprouvés dans l'installation du wharf n'avaient pu avoir aucune influence sur le déchargement des affrétés, pas plus, d'ailleurs, que sur le déchargement et la mise en service de la flotte fluviale ; mais, d'après les prévisions du Département de la marine, acceptées ensuite par celui de la guerre, une partie du matériel de cette flottille devait être utilisée pour le déchargement des affrétés, et nous avons montré que, même sans l'accident arrivé au *Brinkburn*, son arrivée à Majunga eût été trop tardive.

Le commandant de la division navale n'avait pas cessé cependant, dans sa correspondance avec le Ministre de la marine, de signaler combien il était urgent de doter le port de Majunga des moyens d'action, chalands et canots à vapeur, in-

dispensables. Officieusement informé que le matériel sur lequel il comptait ne pourrait être expédié de France avant le 15 mars, le commandant Bienaimé s'était efforcé de remédier à la pénurie des ressources locales en réquisitionnant à Diégo-Suarez quatre chalands en fer appartenant à des établissements français de la colonie. Ces chalands, transportés à Majunga par la *Rance* et la *Romanche*, servirent à débarquer, avec le concours des canots à vapeur du *Shamrock* et des bâtiments maintenus sur rade, tout le personnel et le matériel arrivé pendant les mois de mars et d'avril et une partie de celui qui arriva par les affrétés.

Lorsque les chalands de la flottille furent enfin mis en service, on arriva à décharger trois navires tous les cinq jours, il aurait donc fallu que les arrivées fussent échelonnées de la même manière. Or, du 23 avril au 25 mai, c'est-à-dire en trente-trois jours, il arriva à Majunga trente et un navires affrétés, sans compter les courriers réguliers des Messageries Maritimes et de la Compagnie Havraise.

*
* *

Ne faut-il pas voir dans cet échelonnement si rapide des arrivées une conséquence de la décision qui avait été prise d'utiliser, pour le transport de la majeure partie du matériel, les cales des navires destinés au transport du corps expéditionnaire proprement dit ?

Cette décision qui semble avoir été dictée en partie par des considérations d'économie, tout au moins inopportunes, obligeait à satisfaire à des conditions différentes, sinon contradictoires. Il importait en effet que le transport du personnel se fît dans le plus bref délai possible, et l'idéal, à cet égard, eût été assurément que le gros du corps expéditionnaire arrivât en bloc dans l'espace de quelques jours et pût être mis à terre de même, condition facile à réaliser avec les ressources en embarcations de la Division navale. Par contre, pour le matériel, il était nécessaire d'échelonner les arrivées de manière à ne jamais excéder la capacité de déchargement du port de débarquement.

On n'a pu, comme cela était à prévoir, satisfaire à ces conditions difficiles à concilier et la solution mixte qui a été adoptée et qui paraissait devoir être économique, a fini par entraîner, par suite des surestaries payées à la plupart des affrétés, une dépense équivalente, sinon supérieure, à celle qu'aurait entraînée l'affrètement de navires différents pour le personnel et pour la plus grosse part, sinon la totalité, du matériel.

La hâte avec laquelle était fait à Marseille le chargement des affrétés compliquait encore les opérations du déchargement (1). Il avait été créé

(1) Ces difficultés furent encore aggravées par une mesure malencontreuse prise par le Département de la Marine; à la suite d'un accident arrivé à un grand navire charbonnier, l'*Océan*, qui

à Marseille une commission d'embarquement, fonctionnant sous la haute direction du chef d'état-major du 15e corps d'armée; mais il est facile de se figurer les difficultés de toute nature avec lesquelles cette commission a dû se trouver aux prises, en présence de l'énorme quantité de matériel de toute nature que les divers services déversaient sur les quais du port de Marseille et de la nécessité de les expédier sans aucune perte de temps pour éviter l'encombrement de ces quais.

Il aurait été possible cependant, semble-t-il, sans trop de difficultés, de prendre des mesures spéciales pour l'embarquement du matériel proprement dit des diverses unités, armes, munitions, matériel d'ambulance, etc., de manière que ce matériel pût être débarqué en même temps que le personnel auquel il était destiné. Ce matériel s'est, au contraire, dans certains cas, trouvé embarqué sous des amoncellements de colis de toute nature qu'il fallait débarquer au préalable : c'est ainsi que la batterie d'artillerie, amenée au commencement du mois de mars par le *Notre-Dame-*

---

transportait du charbon à Madagascar, accident qui le força à relâcher à Dakar et l'empêcha de continuer son voyage, le charbon nécessaire aux navires de la Division navale de l'Océan Indien fut embarqué, par chargements de 200 à 300 tonnes, sur un certain nombre de navires affrétés pour le transport des troupes et du matériel; mais ces navires n'étaient ni aménagés ni outillés pour transporter et surtout pour décharger rapidement ce genre de marchandise; il en résulta de sérieux embarras et des pertes de temps considérables.

de-Salut, ne put avoir ses canons que huit jours environ après son arrivée, que le détachement d'ouvriers d'artillerie arrivé le 21 mars par l'*Amazone* n'avait pas encore reçu à la fin d'avril ses outils et son matériel que le commandant du détachement n'avait pu faire embarquer à Marseille sur le même navire que le personnel.

On peut, au contraire, citer comme exemple la méthode qui a présidé au chargement du *Shamrock* ; il est vrai qu'on ne se trouvait pas, à Toulon, au mois de janvier 1895, dans un coup de feu comparable à celui dans lequel on devait se trouver, au mois d'avril, à Marseille. La veille de l'arrivée à Majunga, les 800 hommes du bataillon de tirailleurs reçurent leurs armes, leurs munitions et leurs deux jours de vivres de réserve ; le transport mouillait à Majunga le 28 février, à 8 heures du matin ; le débarquement commençait à 4 heures du soir et, à 6 heures, le bataillon entier était à terre, prêt à marcher et à combattre.

***

Malgré toutes les difficultés qui viennent d'être énumérées, malgré l'insuffisance des moyens dont on disposait, grâce au dévouement et à l'énergie de tous, on parvint cependant à débrouiller une situation qu'on avait pu croire un moment inextricable et qui aurait pu, en se prolongeant, compromettre d'une manière irrémédiable le succès de l'expédition.

DEUXIÈME PARTIE

L'EXÉCUTION

DEUXIÈME PARTIE

L'EXÉCUTION

I. — Le Plan d'opérations.

On a vu, dans la première partie de cette étude, quelles étaient les considérations qui avaient dicté les décisions du gouvernement dans le choix de la ligne d'opérations du corps expéditionnaire, l'utilisation de la voie fluviale et l'adoption, comme moyen principal de transport, de voitures au lieu d'animaux de bât. Ces diverses décisions devaient en quelque sorte tracer d'avance les principales lignes du plan d'opérations que le général commandant en chef devait arrêter et soumettre à l'approbation du gouvernement avant de quitter la France.

Ce programme, sur lequel le rapport d'ensemble fait au Ministre de la Guerre donne des indica-

tions très développées, comportait tout d'abord l'envoi à Majunga d'une avant-garde de faible effectif, qui devait assurer l'installation de la base maritime et gagner en même temps autant de terrain en avant que pourraient le lui permettre ses moyens d'action, de manière à dégager les environs immédiats de Majunga. Maroway, à 80 kilomètres de la mer, sur un affluent de la Betsiboka, paraissait le terme qui pouvait être assigné aux opérations de l'avant-garde.

Après l'arrivée du complément des troupes de la première brigade, dans les premiers jours du mois de mai, il serait possible, sans attendre l'arrivée du gros du corps expéditionnaire, de pousser jusqu'à Suberbieville, de manière à dégager tout le secteur fluvial de la zone d'opérations et à permettre d'entreprendre, au point terminus de la navigation de la flottille, la constitution des magasins qui devaient rendre possible la continuation du mouvement en avant vers Tananarive.

En même temps, on ouvrirait le long de la Betsiboka la piste carrossable qui devait assurer le passage des animaux et des 5.000 voitures du corps expéditionnaire et qui devait également, par suite des circonstances, devenir la route des troupes elles-mêmes (1).

---

(1) On a pu croire que la construction de la route dans la région comprise entre Majunga et Marololo, c'est-à-dire le long de la partie navigable de la Betsiboka, n'avait été rendue nécessaire que par

Le général commandant en chef estimait que le 1er juillet devait marquer le terme extrême des opérations de cette période.

A partir du confluent de la Betsiboka et de l'Ikopa, ou de quelque point à déterminer en amont vers Suberbieville, l'emploi exclusif de la voie de terre devait s'imposer non seulement pour les troupes, mais pour les ravitaillements.

Le général commandant en chef était décidé à se porter en avant méthodiquement et par échelons; un premier élément, pourvu d'un train réduit, uniquement composé d'animaux de bât de manière à ne pas être arrêté par les obstacles

---

suite des retards imprévus que subit la mise en service du matériel de la flottille fluviale; une étude parue dans la *Vie contemporaine*, sous le titre « la marine à Madagascar », attribue même à M. le général Metzinger la paternité de cette décision.

Mais, à l'époque déjà tardive à laquelle le vote des crédits permit de mettre en commande les canonnières et les chalands, il était difficile d'espérer qu'il serait possible de faire transporter par eau, de Majunga à Marololo, les 5.000 voitures du corps expéditionnaire.

Cette fâcheuse éventualité n'avait échappé ni au Ministre de la guerre, ni au futur commandant en chef. Il suffit, à cet égard, de rappeler l'important matériel de pontage dont fut doté le service du génie pour la construction des ponts sur le Kamoro et la Betsiboka et de citer le passage suivant, auquel il a déjà été fait allusion, des instructions données à M. le général Metzinger :

« Il doit cependant être prévu que certains d'entre eux (il s'agit des coolies sakalaves qu'on espérait à cette époque pouvoir recruter à Madagascar) seront aussi utilisés comme terrassiers; la construction de la piste carrossable, *surtout dans la région côtière*, entraînera à travailler dans des terrains bas et marécageux, où la fièvre éprouverait cruellement nos soldats. Quelques compagnies de pionniers indigènes, s'il était possible de les former, pourraient rendre à ce point de vue d'inappréciables services. »

du terrain, assez fortement constitué de manière à ne jamais être obligé de reculer, devait ouvrir la marche.

La brigade d'avant-garde devait dans ces conditions exécuter le premier bond en avant, en ouvrant derrière elle la route carrossable, de manière à gagner rapidement les premiers contreforts des hauts plateaux, indiqués comme limite de la région saine.

Derrière ce rideau et sous sa protection s'avancerait le deuxième échelon du corps expéditionnaire comprenant le gros des convois et la deuxième brigade qui, après avoir rejoint la première, prendrait à son tour la tête du mouvement. La marche en avant devait se poursuivre de la sorte par bonds successifs, les deux brigades alternant entre elles, jusqu'à la limite septentrionale de l'Emyrne qu'on supposait pouvoir atteindre en six semaines environ, soit vers le 15 août, avec les éléments mobiles du corps expéditionnaire.

A partir de ce point, il ne paraissait plus possible de formuler des prévisions; tout devait dépendre de l'attitude et des mouvements de l'ennemi; mais la durée de cette période ne paraissait pas devoir excéder quelques semaines et on pouvait espérer que l'occupation de Tananarive serait obtenue dans la première quinzaine de septembre.

Sur tous les autres points de l'île, en dehors de

cette ligne d'opérations principale, le général commandant en chef interdisait toute action isolée, se réservant expressément de décider sur toute modification que les circonstances pourraient conduire à apporter à ce principe.

En résumé, trois phases bien nettement délimitées :

Occupation de Majunga et dégagement de ses abords, par une avant-garde de faible effectif;

Dégagement des rives de la Betsiboka dans toute sa partie navigable, et occupation de Mavetanana-Suberbieville, par cette même avant-garde renforcée;

Enfin, marche en tiroir du corps expéditionnaire jusqu'aux limites de l'Emyrne et occupation de Tananarive.

Ce programme a dû subir, au cours de la campagne, de nombreuses et profondes modifications; mais malgré les mécomptes et les retards de toute nature avec lesquels il a fallu compter et qui étaient, d'ailleurs, indépendants de sa conception, il a été exécuté, d'un bout à l'autre, dans ses grandes lignes. Son exécution méthodique, poursuivie avec une ténacité et une énergie que rien n'a pu lasser, a conduit le corps expéditionnaire au but qui lui avait été assigné et, à quinze jours près, dans les délais primitivement indiqués.

*
* *

On peut cependant se demander s'il n'eût pas

été préférable de séparer plus nettement les deux phases principales de la campagne, en laissant s'écouler un plus long espace de temps entre le débarquement des bataillons complémentaires de la 1re brigade et l'arrivée du gros du corps expéditionnaire, et en retardant cette arrivée jusqu'à la date à laquelle Mavetanana eût été occupée.

Ce qu'il est permis de regretter aujourd'hui, alors qu'il est possible de raisonner froidement sur des événements accomplis, c'est que cette décision n'ait pas été prise lorsque, après l'accident survenu au *Brinckburn*, il fut devenu de toute évidence que les prévisions établies pour la marche du corps expéditionnaire allaient supporter un à-coup considérable. Le retard qu'aurait subi l'arrivée du gros des troupes du corps expéditionnaire, ou tout au moins celle des troupes blanches, n'aurait eu aucune influence sur la conduite générale de l'expédition, puisque ces troupes sont restées immobiles et inoccupées pendant près de deux mois.

Par contre, la durée de leur séjour sous le climat malsain de Madagascar eût été abrégée de quelques semaines, au grand avantage de l'état sanitaire général du corps expéditionnaire.

*
* *

Il a été question, pendant et depuis l'expédition, d'un programme d'opérations qui aurait différé sensiblement de celui qui a été adopté. Pendant

que les préparatifs ostensiblement faits en vue d'une action par Majunga attiraient de ce côté l'attention des Hovas, une seconde colonne, s'assemblant en secret sur un autre point de la côte, se serait élancée sur Tananarive dégarni et y serait entrée sans coup férir.

Il semble inutile de discuter cette combinaison qui n'a pu naître que dans l'imagination toujours fertile des tacticiens de cabinet.

II. — Exposé sommaire des opérations.

Dès le 12 décembre 1894, le commandant Bienaimé, qui venait de recevoir notification du vote des crédits demandés pour l'expédition, faisait procéder à l'occupation de Tamatave après s'être concerté à ce sujet avec notre plénipotentiaire, M. le Myre de Vilers. Tamatave occupé et mis à l'abri de toute entreprise de l'ennemi, le commandant de la division navale prenait des précautions analogues à Diégo-Suarez que pouvaient menacer les Hovas d'Ambohimarina.

Enfin, le 16 janvier, il faisait occuper par un détachement amené de Diégo-Suarez la ville de Majunga qui, bombardée le 14 par le croiseur le *Hugon*, avait été évacuée sans résistance par les Hovas.

Pendant que ces premiers événements s'accomplissaient à Madagascar, le gouvernement décidait l'envoi à Majunga d'une avant-garde commandée par un officier général; la mission de cette avant-garde, dont le commandement était confié au général Metzinger, était définie dans les termes suivants par les instructions remises à cet officier général :

« Le but essentiel de l'envoi à Majunga d'un détachement d'avant-garde du corps expédition-

naire commandé par un officier général est d'étendre assez largement la zone occupée en avant de cette place, pour permettre d'y établir, en sécurité et dans les conditions sanitaires les moins précaires, d'abord les établissements fixes de la base maritime, puis, au fur et à mesure de leur arrivée, les bivouacs des coolies, des animaux destinés au corps expéditionnaire et, enfin, ceux des troupes elles-mêmes pour le temps où il sera nécessaire de les maintenir à proximité immédiate de la base. »

Les moyens d'action de l'avant-garde, les moyens de transport surtout étaient très limités (1); on avait compté sur les ressources du pays : main-d'œuvre indigène, porteurs, pirogues ou boutres, mais les Hovas avaient fait devant nous le vide le plus absolu. Les nombreux coolies qu'on attendait des roitelets sakalaves de la côte Nord-Ouest se réduisaient à 300, et ce nombre devait diminuer progressivement par les maladies et par les désertions qu'on ne pouvait empêcher.

Aussi, les troupes arrivées le 1er mars, avec le général commandant l'avant-garde, durent-elles être maintenues à Majunga pendant tout le mois de mars pour suppléer les coolies absents, travailler au déchargement des navires et fournir les

(1) 11 mulets du train des équipages et un certain nombre de mulets prélevés sur les ressources disponibles de la 15e batterie de montagne.

corvées de toute nature demandées par les divers services.

Malgré toutes les précautions prises, l'état sanitaire devait se ressentir de ce travail pénible dont le poids retombait presque entièrement sur le bataillon de tirailleurs algériens, et il y avait urgence à entreprendre les opérations militaires, tant pour remplir les instructions du gouvernement que pour faire diversion à l'ennui qui commençait à gagner la garnison de Majunga.

Maroway était le premier objectif assigné à l'avant-garde ; on savait que le gouverneur général du Boëni, Ramasombazaha, y avait réuni un certain nombre de soldats. Mais les renseignements recueillis dès le début, quoique assez vagues, représentaient Maroway comme formant, en cette saison, une île véritable, entourée de marécages et de rizières inondées et à peu près inaccessible. Le général avait donc été amené à former le projet de négliger Maroway et de porter son premier effort sur le plateau d'Androtra, limite Sud de la plaine de Maroway qu'il pensait pouvoir atteindre par Bevomanga, où les troupes seraient transportées par la rivière au moyen de boutres et d'embarcations de la division navale. Il espérait que les Hovas de Maroway, menacés ainsi sur leur ligne de retraite, évacueraient leur position.

La canonnière le *Gabès* avait été envoyée dans la rivière pour préparer cette opération, et elle

avait pu remonter jusqu'en face de Maroway, sur lequel elle lança même quelques obus. Mais la marche des trois ou quatre boutres qu'on put se procurer à grand'peine était d'une lenteur désespérante ; d'autre part, les embarcations des navires de la division navale qui se trouvaient sur rade de Majunga ne pouvaient à elles seules assurer le transport des troupes, sous peine d'interrompre complètement le déchargement des navires.

Il fallut donc se borner à faire occuper Ankaboka et Mahabo (1) par un détachement qui y fut transporté le 25 mars par les embarcations des navires de guerre, et se résigner à acheminer par la voie de terre, malgré les difficultés qu'elle présentait, le gros des troupes destinées à opérer contre Maroway ; la fréquence des pluies commençait, d'ailleurs, à diminuer.

L'attaque par terre devait être combinée avec une attaque par la rivière, dirigée par le commandant de la division navale, et avec un mouvement par l'Ouest de la garnison de Mahabo.

La colonne principale dirigée par Mevarano, après quelques escarmouches et un petit combat devant Miadana d'où elle avait chassé les Hovas,

---

(1) L'occupation de Mahabo, cimetière des rois sakalaves de la rive gauche de la Betsiboka, que les habitants ne voulaient pas abandonner, fut des plus utiles. Elle nous mit en relations avec les Sakalaves, invisibles jusque-là, qui se décidèrent à nous fournir des renseignements, des guides et quelques travailleurs.

se vit arrêter par les marécages et les cours d'eau encore pleins qui, en retardant sa marche, rendaient ses moyens de transport absolument insuffisants.

L'opération fut suspendue et l'exécution en fut renvoyée aux derniers jours du mois d'avril, lorsque le terrain se serait un peu asséché, et que les navires affrétés auraient débarqué des mulets et des conducteurs.

Mevarano et Mahabo restèrent occupés, et tout le mois d'avril fut employé à y réunir des approvisionnements en vue de la reprise de la marche. L'occupation de Mahabo avait eu pour résultat de couper les Hovas de Maroway, de leurs communications avec la rive gauche de la Betsiboka, et de rassurer les habitants sakalaves qui rentraient dans leurs villages et commençaient à fournir aux troupes des vivres frais, des volailles, des auxiliaires et des guides.

A Majunga, les travaux d'installation des établissements de la base maritime continuaient sans relâche ; mais la main-d'œuvre manquait toujours et la demi-compagnie du génie ne pouvait suffire à tous les travaux qui lui incombaient : ouverture de la route aux abords de Majunga, montage des baraques, installation des voies du chemin de fer portatif dont le matériel venait à peine d'arriver, etc., etc... Néanmoins, quand, à la fin du mois d'avril, le général commandant l'avant-garde

quitta définitivement Majunga, l'hôpital de campagne n° 1 était à peu près installé, de nombreuses baraques s'élevaient sur la pointe de sable, l'appontement était en voie d'achèvement ; enfin l'énorme matériel apporté de France dans le courant des mois de mars et d'avril était en grande partie casé.

L'arrivée, le 24 avril, de deux paquebots affrétés apportant le 2e bataillon du régiment d'Algérie, une nouvelle compagnie du génie, la 13e, et des mulets permettait de reprendre l'opération sur Maroway. Les pluies, devenues de plus en plus rares depuis le commencement du mois, avaient enfin complètement cessé ; le sol se desséchait rapidement.

Aussi, l'opération réussit-elle à souhait : le 2 mai, la colonne venue par terre par Mevarano et Miadana tournait les défenses de Maroway et battait les Hovas à Amparilava, pendant qu'un détachement sous les ordres du commandant de la division navale abordait la ville par la rivière. Une fraction de la garnison d'Ankaboka contribuait au succès en menaçant la ligne de retraite des Hovas qui étaient rejetés vers l'Est. Ces résultats étaient complétés les jours suivants par le bataillon de tirailleurs malgaches qui, après avoir repoussé les Hovas de Manonga, le 4 mai, leur infligeait à quelques jours de là un grave échec, à la suite duquel ils se repliaient au Sud du plateau d'Ankarafantsika.

La première partie de la mission de l'avant-garde était remplie.

*
* *

Pendant ce temps, le général commandant en chef avait débarqué à Majunga, et de nouveaux renforts avaient rejoint l'avant-garde. Le général commandant la 1re brigade pouvait disposer, pour la suite des opérations, du régiment d'Algérie au complet, du 40e bataillon de chasseurs, d'une batterie d'artillerie, de la 13e compagnie du génie et enfin d'une fraction du 200e.

Toutefois, l'insuffisance des moyens de transport, qui ne s'étaient pas augmentés en même temps que croissait l'effectif des troupes, ne permit pas d'utiliser immédiatement ce dernier régiment qui, d'autre part, fatigué par la rapidité de sa marche de Majunga à Maroway, avait besoin de quelques jours de repos. La garde de Maroway et de la ligne de communications de l'avant-garde lui fut provisoirement confiée.

Le premier obstacle à franchir était la rivière de Maroway, large, profonde, vaseuse et soumise à l'influence des marées ; une traille, improvisée par la 13e compagnie du génie au moyen de pirogues trouvées sur place, permit d'assurer le passage des troupes.

L'avant-garde se concentrait à Marolambo et à Androtra. Son objectif était maintenant la posi-

tion de Mavetanana qui, voisine du confluent de la Betsiboka et de l'Ikopa, commande la région située entre ces deux rivières, et dont l'occupation devait avoir pour résultat de nous assurer la libre disposition de la partie navigable de leur cours.

Partie le 20 mai de Marolambo, l'avant-garde atteignait le 23 Ambato, au confluent du Kamoro et de la Betsiboka ; les Hovas, qu'elle avait espéré atteindre à Trabonjy-Mahatambo, avaient déguerpi à son approche, et un détachement monté de la légion étrangère, lancé à leur poursuite, n'avait pas pu les rattraper.

Dans les journées des 26, 27 et 28 mai, après avoir été ravitaillée par le premier convoi fluvial expédié d'Ankaboka, elle franchissait le Kamoro en utilisant comme bac le chaland qui lui avait apporté ses vivres, et, après une halte de deux jours au pied des hauteurs de Marokate, elle arrivait, le 1er juin, sur les hauteurs de la rive gauche de la Betsiboka qui dominent le confluent de cette rivière et de l'Ikopa.

Les journées suivantes étaient employées à préparer le passage qui s'effectuait le 6 juin, avec le concours de la canonnière *la Brave*, sans grande résistance de la part de l'ennemi.

Le 9 juin, enfin, la colonne arrivait devant Mavetanana, position très forte, mais qui n'était plus occupée que par une arrière-garde de quelques centaines d'hommes. Vigoureusement attaqués par le 40e bataillon de chasseurs pendant

que le 2e bataillon du régiment d'Algérie les tournait, les Hovas ne tinrent pas longtemps; quelques obus à la mélinite hâtèrent leur fuite et leur firent abandonner leurs canons.

L'avant-garde s'installait à Mavetanana-Suberbieville, où la nécessité de constituer une nouvelle base de ravitaillement allait l'immobiliser pendant plusieurs semaines.

Plus d'un mois s'était écoulé depuis l'occupation de Maroway. Le peu de rapidité de cette marche peut surprendre; mais il faut beaucoup moins l'attribuer aux difficultés du terrain et aux obstacles que la colonne eut à vaincre de ce chef qu'à la lenteur du ravitaillement, qui fut constamment la plus grave préoccupation du commandement.

Un échelon de 300 mulets bâtés avait rejoint l'avant-garde à Trabonjy; mais, malgré ce précieux renfort, ce ne fut qu'en faisant faire à ce convoi une navette incessante entre la colonne et les magasins de Marolambo, d'Ambato, enfin de Marololo, créés au fur et à mesure du progrès de la marche, et en imposant des fatigues considérables au personnel et aux animaux, que le général commandant l'avant-garde avait pu assurer la subsistance de ses troupes.

*
* *

La continuation de la marche au delà de Suberbieville était subordonnée à l'arrivée en ce point des échelons de voitures qui devaient seuls, à partir de là, assurer le ravitaillement du corps expéditionnaire.

Il était, par suite, de toute nécessité d'ouvrir la piste carrossable.

Au moment où l'avant-garde atteignait Suberbieville, cette piste était terminée entre Majunga et la rivière de Maroway, et l'ouverture à la circulation du pont construit sur cette rivière permettait d'entreprendre les travaux au delà, dans la direction d'Ambato. Il eût été évidemment désirable que la plus grande partie, sinon la totalité, des troupes jusqu'alors immobilisées entre Majunga et Maroway, pussent être employées simultanément sur des chantiers convenablement échelonnés; mais il eût fallu, pour cela, pouvoir les ravitailler par eau, ou remplacer par des mulets de bât les voitures dont elles étaient pourvues et qui ne pouvaient les suivre au delà du point terminus de la route. Or, le retard qu'avait subi le montage de la flottille fluviale, joint à l'impossibilité de remonter l'Ikopa au delà de Marololo, obligeait le commandant en chef à consacrer à peu près exclusivement au ravitaillement de l'avant-garde les canonnières et les chalands en service, ainsi que les éléments de train léger dont disposait le corps expéditionnaire. Il fallut donc

se résigner à procéder pied à pied à l'ouverture de la route.

Ce travail fut entrepris immédiatement entre Maroway et Ambato par la 11e compagnie du génie et les compagnies du bataillon de tirailleurs malgaches, puis continué, après l'ouverture du pont du Kamoro, entre cette rivière et le confluent de la Betsiboka et de l'Ikopa par les 11e et 12e compagnies du génie, aidées par le 3e bataillon du 200e et les bataillons noirs de la 2e brigade.

En même temps, les bataillons de l'avant-garde, échelonnés d'abord entre Marololo et Suberbieville, puis entre ce point et Tsarasotra, accomplissaient le même travail dans le secteur qui leur était assigné, et la 13e compagnie du génie construisait, dans des conditions particulièrement difficiles, un pont de plus de 400 mètres sur la Betsiboka. Le 14 juillet, ce pont était terminé et un long ruban de près de 250 kilomètres de piste carrossable reliait Majunga à notre poste avancé de Tsarasotra.

Cette période avait vu se produire une tentative d'offensive des Hovas sur notre avant-garde et sur le flanc de notre ligne de communication. Le 29 juin, le détachement qui occupait le poste avancé de Tsarasotra était attaqué à l'improviste par de nombreux contingents hovas qui s'étaient rassemblés à Malatsy. Menacé d'abord d'être enveloppé, il se dégageait après un brillant combat et refoulait l'ennemi sur le plateau du Beritzoka. Le

lendemain 30 juin, le général Metzinger, qui était arrivé dans la nuit avec un renfort de trois compagnies du 40e bataillon de chasseurs et de deux sections de la 16e batterie de montagne, prenait à son tour l'offensive et, attaquant le plateau du Beritzoka, en chassait les Hovas et les rejetait sur Andriba. Instruits par cette leçon, les Hovas ne tentaient plus aucune entreprise contre le corps expéditionnaire, qui continuait sa marche méthodique sans être désormais inquiété.

Le 1er août, la 2e brigade, qui aspirait depuis longtemps à l'honneur d'entrer en contact avec l'ennemi, prenait à son tour la tête du mouvement. Tout en concourant avec le reste du corps expéditionnaire au travail de la route, son échelon de tête exécutait de fréquentes reconnaissances au cours desquelles il échangeait quelques coups de fusil avec l'ennemi.

Cependant, malgré les difficultés croissantes du terrain, les travaux de la route progressaient sans arrêt, et, le 20 août, les deux brigades pouvaient être concentrées à quelques kilomètres l'une de l'autre, au sommet du large plateau qui sépare les vallées du Randriantoana et du Kamolandy. Le général en chef se décidait à attaquer sans plus tarder les Hovas qui, réunis depuis la fin de juin dans les environs d'Andriba, s'étaient retranchés sur les hauteurs qui barrent vers le Nord l'entrée de cette plaine.

Dans la journée du 21 août, la 2e brigade,

qu'accompagnait le général commandant en chef avec, comme réserve, le 1er bataillon du régiment d'Algérie, se portait sur Andriba par Ambodiamontana, d'où elle chassait les Hovas après un court engagement. L'attaque des positions d'Andriba devait avoir lieu le lendemain; mais, dans l'après-midi, les Hovas dirigèrent le feu des canons de leurs ouvrages sur le village d'Ambontona qu'occupait un poste avancé du bataillon malgache ; une de nos batteries ne tardait pas à y répondre et à éteindre successivement le feu des ouvrages ennemis. Quand, le lendemain, la 2e brigade reprit son mouvement, l'ennemi avait disparu ; Andriba fut occupé sans coup férir.

C'est sur ce point qu'allait se concentrer la colonne légère dont le général commandant en chef avait, depuis les premiers jours du mois d'août, résolu la formation pour marcher sur Tananarive.

Le long séjour dans une région malsaine que les circonstances avaient imposé aux troupes du corps expéditionnaire, les fatigues de toutes sortes qu'elles avaient eu à supporter par suite de l'insuffisance du nombre des conducteurs et travailleurs auxiliaires, avaient fait subir, en effet, à ces troupes, aux troupes blanches surtout, de cruelles réductions d'effectif. Les travaux d'ouverture de la route devenaient de jour en jour plus difficiles ; enfin la saison s'avançait et il était nécessaire de

se hâter, si l'on voulait pouvoir atteindre Tananarive avant la saison des pluies.

Mais il fallait, d'autre part, que le point de réunion de cette colonne légère ne fût pas distant de Tananarive de plus de 200 kilomètres, afin que le nombre d'animaux de bât dont pouvait disposer le général commandant en chef, et qui ne devait pas atteindre 3.000, suffît à transporter les quantités d'approvisionnements indispensables à la durée de la marche.

Mangasoavina, situé à l'extrémité Sud de la plaine d'Andriba, fut choisi pour cette concentration. Le 6 septembre, la route carrossable était terminée jusque-là, et les échelons de ravitaillement commençaient à y déverser les 180 à 200 tonnes d'approvisionnements qui étaient nécessaires pour la constitution du convoi de la colonne.

Dans le courant du mois de juillet, des renforts avaient été, sur la demande du général commandant en chef, expédiés de France ; ils étaient destinés à combler dans les corps de l'armée de terre : génie, artillerie, 200e, chasseurs, bataillon étranger, une partie des vides produits par la mort et la maladie.

Les compagnies du génie, renforcées dans le courant du mois d'août, avaient pu participer efficacement aux divers travaux de la route. Les autres détachements de relève allaient permettre de reconstituer les effectifs des unités qui devaient faire partie de la colonne légère.

La 1re brigade fournit à cette colonne les 3 bataillons du régiment d'Algérie et le 3e bataillon du 200e; le 1er bataillon de ce dernier régiment, longtemps stationné à Marololo où il avait dû, faute de coolies, être employé au déchargement des chalands, avait subi des pertes trop considérables pour pouvoir être employé activement ; le 2e bataillon était depuis le commencement de la campagne affecté au service des étapes. Quant au 40e bataillon de chasseurs, réduit à moins de 150 hommes valides, il était chargé de la garde de la tête d'étapes de route de Mangasoavina.

Le 13e régiment d'infanterie de marine et le régiment colonial fournissaient chacun 2 bataillons ; les deux autres bataillons de la 2e brigade faisaient partie des troupes d'étapes.

Les autres armes ou services étaient représentés par 3 batteries de montagne : la 16e du 38e régiment et les 8e et 9e d'artillerie de marine, chacune à quatre pièces ; les 11e et 13e compagnies du génie; deux petits pelotons de chasseurs d'Afrique, et deux sections d'ambulance; au total 4.000 combattants.

Le convoi portant 18 jours de vivres ne comprenait pas moins de 2.200 mulets qui, joints à ceux des états-majors, des corps et de l'artillerie, donnaient un total de 2.800 animaux de bât. En tenant compte des vivres portés par les hommes et de ceux transportés par les trains régimen-

taires, la colonne était pourvue au départ de 22 jours de vivres.

L'obligation de marcher en file, qui résultait de la nature montagneuse de la région dans laquelle allait s'engager la colonne, ne permettait pas de faire marcher en un seul groupe cette masse d'hommes et d'animaux sans leur imposer des fatigues considérables. La colonne légère fut divisée par suite, au début, en 3 échelons se suivant à une journée de marche (deux jours entre le gros et la réserve) :

Une avant-garde comprenant 3 bataillons d'infanterie, les compagnies du génie et la majeure partie de l'artillerie, avec un convoi portant 5 ou 6 jours de vivres ;

Un gros, avec 3 bataillons d'infanterie également, une batterie et le convoi principal des deux premiers groupes ;

Enfin une réserve de 2 bataillons avec son convoi particulier.

Ces échelons devaient serrer sur la tête au cours de la marche, et la colonne devait se présenter réunie devant Tananarive.

Les troupes étaient pleines d'ardeur et d'entrain ; elles abandonnaient ces pelles et ces pioches qu'elles maniaient depuis de longs mois pour reprendre enfin leur fusil ; c'était fini des longs stationnements, des piétinements sur place : les opérations militaires allaient pouvoir repren-

dre avec une rapidité et une vigueur qu'il n'avait pas été possible de leur imprimer jusque-là.

*
* *

Le 14 septembre, la constitution des approvisionnements est assez avancée pour que le général en chef puisse donner l'ordre du départ. Le groupe de la 1re brigade, sous les ordres du général Metzinger, forme le premier échelon. Les Hovas occupent, à 25 kilomètres environ au Sud de Mangasoavina, le défilé de Tsinaïnondry où ils paraissent vouloir nous disputer le passage ; le premier groupe a été par suite renforcé du bataillon de tirailleurs malgaches. La première étape le conduit à l'extrémité Sud du plateau de Tafofo, en vue des positions hovas qu'il enlève le lendemain en les attaquant en même temps de front et par les deux ailes.

Il poursuit sa marche les jours suivants et arrive le 17 septembre au pied des monts Ambohiména, les portes de l'Emyrne, où les Hovas ont accumulé depuis longtemps déjà, de nombreuses défenses. La force de ces positions promet une rude journée; aussi l'attaque est-elle différée jusqu'à l'arrivée du 2e échelon qui rejoint le premier dans la journée du 18 septembre.

Les ouvrages des Hovas barrent les deux principaux passages de la montagne; mais un troisième, peu fréquenté, ne paraît pas gardé. C'est le sentier que va suivre le groupe du général

Voyron pour prendre à revers les positions ennemies, pendant que le groupe du général Metzinger les attaquera de front.

La manœuvre s'accomplit comme elle était prévue ; les Hovas, surpris par le mouvement du général Voyron, évacuent presque sans combat leurs formidables positions, et le même jour, 19 septembre, les deux premiers groupes de la colonne légère bivouaquent auprès de Maharidaza, aux confins mêmes de l'Emyrne.

Des monts Ambohiména, on aperçoit une contrée plus habitée; mais tous les villages sont en feu, aussi loin que la vue peut s'étendre. Les Hovas continueront-ils jusqu'au bout cette œuvre de destruction et évacueront-ils Tananarive après l'avoir réduite en cendres ? Que deviendrait alors la colonne légère, à bout de vivres et de forces, au milieu d'une population ennemie ? C'est le seul point noir à l'horizon ; mais il n'est pas sans causer au commandement de graves inquiétudes.

La marche, interrompue le 20 pour laisser reposer les troupes, reprend le 21, le groupe du général Voyron à l'avant-garde. Les Hovas se sont enfuis d'un seul bond jusqu'aux monts Ankarahara d'abord, puis, poussés par l'avant-garde, jusqu'aux abords de Tananarive. Le 26, les deux premiers échelons de la colonne légère, qui sont de nouveau réunis depuis la veille, les attaquent dans les positions qu'ils ont occupées pour leur barrer la route. Un premier engagement vigou-

reusement mené par le bataillon étranger les chasse de Sabotsy; la colonne reformée poursuit sa route, poussant devant-elle une partie des fuyards, jusqu'au moment où, débouchant sur le versant Nord du Fandrozana, elle est accueillie par le feu de plusieurs pièces hovas en position sur les hauteurs du village d'Ambohipiara.

Après quelques salves de nos batteries, les Hovas évacuent leurs positions, sans attendre l'attaque des 2e et 3e bataillons du régiment d'Algérie qui occupent immédiatement les hauteurs abandonnées.

La colonne, couverte par le 2e bataillon du régiment d'Algérie qui occupe Ambohipiara et le marché d'Alakamisy, bivouaque sur le plateau de Tsimahandry où la réserve aux ordres du colonel Delorme, du régiment colonial, la rejoint le lendemain.

Elle n'est plus qu'à quelques kilomètres de Tananarive, dont les troupes ont pu apercevoir les monuments et les clochers du haut des collines qui entourent le camp. Mais la route, que la colonne a suivie jusque-là, aborde Tananarive à travers une immense plaine de marécages et de rizières en partie inondées, coupées seulement de digues étroites, où elle ne pourra ni se déployer, ni trouver des positions favorables pour son artillerie.

Au contraire, vers le Nord et vers l'Est, la ville est entourée d'un demi-cercle de collines qui en

favoriseront l'attaque. La colonne va par suite décrire une longue marche de flanc autour de Tananarive pour atteindre les positions dont il s'agit. Dans cette marche, elle est entourée de toutes parts. Le 28 septembre, à Alakamisy, c'est son arrière-garde que les Hovas, croyant à un mouvement de retraite de notre part, attaquent avec vigueur; le 29, c'est son avant-garde qui, redressée enfin dans sa nouvelle direction de marche, doit s'ouvrir le passage sur les hauteurs de Sabotsy, pendant que des groupes ennemis harcèlent la colonne sur ses flancs.

La journée décisive est arrivée. Le 30 septembre, la colonne légère se porte à l'attaque de Tananarive. Pendant que le général Voyron l'abordera par le Nord, le général Metzinger, dont le groupe est de nouveau renforcé par l'adjonction du bataillon malgache, abordera la ville par l'Est et le Sud.

Dans cette direction, trois crêtes parallèles couvrent Tananarive; elles sont enlevées successivement, non sans pertes, et, à 2 heures de l'après-midi, les positions avancées de Tananarive, depuis l'Observatoire jusqu'au Nord de la ville, sont aux mains de nos troupes. Pendant ce temps, les forces hovas qui tenaient la campagne autour de la capitale avaient, dès le point du jour, attaqué le camp et le convoi des hauteurs de Sabotsy qu'elles avaient occupées avec deux canons.

Le colonel Delorme, du régiment colonial,

chargé d'abord de les contenir avec une partie du bataillon haoussa, prend à son tour l'offensive, et les repousse après leur avoir infligé des pertes sérieuses et leur avoir pris leurs deux canons.

Dans la ville, le drapeau de la reine flotte toujours sur le palais d'où l'artillerie hova dirige son tir sur les positions occupées par nos troupes. Nos batteries répondent à ce feu et bombardent méthodiquement les palais de la Reine et du Premier Ministre, pendant que se forment les 6 colonnes d'assaut qui, à 3 h. 45, au signal donné par le général commandant en chef, doivent aborder la ville en même temps par le Nord, par le Sud et par l'Est. C'est à ce moment que le drapeau hova est amené et remplacé par le drapeau blanc. Des parlementaires viennent demander la cessation du feu et la suspension des hostilités. Le général Metzinger, qu'ils rencontrent le premier, les fait conduire au général commandant en chef; bientôt après sur l'ordre du général Duchesne et avec les bataillons de la 1re brigade, il entre en ville où le bataillon malgache vient de pénétrer par le Sud.

Le lendemain, 1er octobre, le général commandant en chef faisait, à son tour, son entrée dans Tananarive et, le soir même, le gouvernement hova signait le traité que le corps expéditionnaire était venu lui imposer dans sa capitale.

L'expédition proprement dite était terminée.

Cette marche ininterrompue de 16 jours, dont 6 jours de combat, dans un pays difficile, au milieu de populations ennemies est, sans contredit, la phase la plus brillante de la campagne; mais elle ne doit faire oublier ni les difficultés du début à Majunga, ni les opérations de l'avant-garde jusqu'à Suberbieville, ni surtout cette longue période de trois mois pendant laquelle le corps expéditionnaire, avançant pied à pied, a semé la route de ses malades et de ses morts.

III. — Remarques tactiques. — L'état sanitaire. — Les pertes.

Au cours de ces opérations, le corps expéditionnaire ne perdit que 16 tués, dont 1 officier et 97 blessés, dont 7 officiers (1).

On s'attendait à des pertes autrement considérables, et ces appréhensions étaient d'autant plus justifiées que dans la campagne de 1883-1885, au cours de laquelle les forces expéditionnaires n'avaient cependant pas pénétré dans l'intérieur des terres, les Hovas avaient fait preuve, en maintes circonstances, d'énergie et de vigueur, notamment

(1) La répartition de ces pertes par corps est la suivante :

Corps de troupe.	Officiers tués	Hommes de troupe tués	Officiers blessés	Hommes de troupe blessés
—	—	—	—	—
40e bataillon de chasseurs...	»	»	2	6
200e régiment d'infanterie...	»	1	»	»
Régiment d'Algérie :				
Bataillon étranger.......	»	1	»	12
Bataillons de tirailleurs...	1	9	3	32
16e batterie du 38e d'artillerie.	»	»	»	1
13e rég. d'infanterie de marine.	»	»	»	1
Régiment colonial :				
Tirailleurs malgaches.....	»	2	2	21
Tirailleurs haoussas......	»	2	»	12
Artillerie de la marine.....	»	»	»	4
Conducteurs sénégalais......	»	»	»	1
Totaux.......	1	15	7	90

dans la défense de leurs lignes fortifiées de Farafatte, d'où nous n'avions pas réussi à les déloger (1).

Plus aguerris, mieux armés qu'alors, ils devaient, pensait-on, dans cette nouvelle campagne, mettre à profit les obstacles de leur sol pour opposer une résistance longue et opiniâtre. Il n'en fut rien.

Les Hovas, cependant, ne manquent pas de courage individuel; ils en ont montré à plusieurs reprises, à Miadana, par exemple, et devant Tananarive, où des fractions assez nombreuses, sortant de leurs tranchées, ont tenté de véritables contre-attaques; et, plus tard, dans quelques-unes des rencontres qui ont marqué les débuts de l'insurrection lorsque, presque sans armes, ils se ruaient en désespérés sur nos détachements. Encadrés et bien conduits, ils feront certainement de très bons soldats.

Si, au lieu de faire la guerre à l'européenne, ils avaient, dès les débuts, commencé la guerre de partisans, de guérillas, qu'ils nous firent dans les derniers jours, il n'est pas douteux qu'ils nous auraient fait infiniment plus de mal. Ils en avaient d'ailleurs l'intuition.

« Harcelez-les, disait la reine Ranavalo dans une de ses proclamations, attaquez-les la nuit. Vous savez que les Vazaha (étrangers) qui viennent à Madagascar prennent les fièvres, et sont facile-

---

(1) Nos pertes dans cette malheureuse affaire avaient été de 2 tués et 31 blessés, dont 2 officiers.

ment battus quand ils sont fatigués par des combats continuels. »

C'étaient les mêmes recommandations qu'en 1883. Mais, pour faire la guerre de partisans, il faut être chez soi, dans un pays connu et ami; or, tel n'était pas le cas dans le Boéni, où le premier ministre avait voulu porter la guerre pour nous épuiser. En y arrivant, après une route longue et pénible, les gens de l'Emyrne se trouvaient en pays inconnu et hostile. Pour ne pas s'exposer à être surpris par les Sakalaves, leurs ennemis, ils se tenaient réunis en groupes compacts; dès lors, ils n'étaient plus ni mobiles, ni invisibles comme doivent l'être les partisans. En outre, restant groupés, ils ne pouvaient pas, dans une région à peu près déserte, s'écarter de la route jalonnée par leurs troupes. Là seulement, de loin en loin, ils trouveraient de quoi subsister.

Comme toutes les troupes non instruites et non manœuvrières, les Hovas comptaient d'ailleurs sur les nombreux ouvrages dont ils avaient renforcé leurs positions, déjà naturellement fortes. Mais s'attendant à une attaque par le fleuve, c'est de ce côté surtout qu'ils avaient accumulé leurs défenses. L'attaque par terre qui tournait leurs meilleurs ouvrages déjouait leurs prévisions et les démoralisait; dés qu'ils se voyaient sur le point d'être coupés de leur ligne de retraite, d'être rejetés en dehors du chemin connu et dispersés au milieu des populations dont ils redoutaient les représailles,

ils se hâtaient d'abandonner des positions dont l'enlèvement de vive force aurait présenté de grosses difficultés et occasionné bien des pertes.

Manœuvrer contre un ennemi immobile et rivé à des retranchements pour le déborder, pour menacer ses flancs et ses derrières, ce fut, depuis Maroway jusqu'à Tananarive, toute la tactique du corps expéditionnaire ; elle réussit toujours et offrit l'immense avantage de diminuer considérablement les pertes et de réduire au minimum la consommation des munitions.

*
* *

Plus tard, lorsque la colonne légère eut pénétré en Emyrne, les Hovas parurent se ressaisir ; ils se sentaient chez eux et ne craignaient plus d'aller, par petites bandes, harceler les flancs et la queue de la colonne. Mais, alors, le moment favorable était passé ; les plus braves étaient morts, tués par nos balles ou terrassés par les fièvres du Boéni. Les hauteurs dénudées, les plaines cultivées et découvertes de l'Emyrne n'étaient pas, comme les fourrés de la région côtière, favorables aux embuscades. Et puis, la colonne marchait groupée sans aucun va-et-vient derrière elle, et ses progrès rapides déconcertaient l'ennemi.

Partant de la côte Est, la marche aurait été certainement bien plus meurtrière : depuis longtemps soumis, le pays Betsimisaraka était parfaitement

connu des Hovas qui s'y trouvaient comme dans le leur. Boisée et accidentée, cette région était propice à la guerre de chicane ; tous nos postes échelonnés sur la route auraient dû être gardés ; les moindres convois n'auraient pu y être aventurés sans escorte. Le service de sûreté, en station et en marche, aurait été beaucoup plus pénible, et n'aurait cependant que dans une certaine mesure préservé des pertes, des fatigues et de l'énervement que causent les attaques incessantes de bandes insaisissables.

Inhabiles à manœuvrer, les Hovas étaient en outre maladroits dans l'usage de leurs armes ; à part quelques bons tireurs, ils ne savaient guère utiliser les fusils Snider ou Remington dont ils étaient armés ; le plus souvent, ils ouvraient le feu à des distances excessives et, comme ils n'avaient qu'un nombre restreint de cartouches, ils se trouvaient vite hors d'état de continuer la lutte. Leurs artilleurs étaient mieux instruits ; ils ne tiraient cependant qu'imparfaitement parti de leurs excellentes pièces de 78 m/m, tout à fait comparables, sinon même supérieures, à notre canon de 80 m/m de montagne, et des nombreuses mitrailleuses Gardner dont ils étaient pourvus. Le tir, d'abord bien dirigé sur des buts et des positions bien repérés, devenait incertain dès que l'objectif se déplaçait ; souvent, en outre, les obus n'éclataient pas, soit qu'emmagasinés sans précautions leur charge d'éclatement fût avariée, soit que les

servants eussent négligé d'y adapter la fusée.

En résumé, grâce à sa discipline, à son instruction militaire, au judicieux emploi qu'il sut faire de son artillerie et de ses feux, le corps expéditionnaire put profiter des fautes de son adversaire pour arriver à son but avec un minimum de pertes qu'il était à peine permis d'espérer. Ce fut heureux, car les ravages causés dans ses rangs par les maladies devaient au contraire dépasser sensiblement les prévisions.

Les statistiques médicales établissent que, dans toute guerre, les maladies sont autrement meurtrières que le feu. C'est encore plus vrai lorsqu'il s'agit d'expéditions en pays tropicaux où, aux fatigues, aux privations, aux funestes effets des agglomérations et des bivouacs, vient encore s'ajouter l'action débilitante et malsaine d'un soleil implacable et d'une excessive humidité (1).

L'expédition de Madagascar ne devait pas échapper à cette fatalité, malgré les précautions prises pour la conjurer. Le nombre des décès par suite de maladies s'est élevé, non compris les coolies, au chiffre énorme de 35 pour les officiers,

---

(1) L'expédition des Anglais contre les Ashantis (1873-1874), qu'on se plait à citer comme un modèle du genre, n'a pas échappé à la loi fatale ; elle n'a en réalité duré que deux mois, janvier et février 1874. Coumassie, son objectif, n'est qu'à 220 km. environ de la côte et, sur les 120 premiers kilomètres, des gîtes d'étapes avaient été aménagés à l'avance pour les troupes européennes. Et cependant, sur un effectif

ÉTAT RÉCAPITULATIF DES PERTES S

DÉSIGNATION DES CORPS	EFFECTIFS (TROUPE)			
	Effectif initial A	Détachem^ts de renfort B	TOTAL	A Madagascar
40e bataillon de chasseurs	819	150	969	430
200e régiment d'infanterie	2.464	378	2.842	789
Régt d'Algérie { 1er Bon (Légion). .	825[1]	147 [2]	972 [3]	492
Régt d'Algérie { 2e et 3e Bons (Tir. alg.)	1.639	130 [2]	1.769 [3]	
Chasseurs d'Afrique	161	»	161	28
38e d'artillerie (4)	821	68	889	298
2e compie d'ouvriers d'artillerie. .	72	30	102	14
1re compagnie d'artificiers	24	»	24	5
Génie	826	463	1.289	309
30e escadron du train.	859	123	982	203
Secrétaires d'état-major	21	»	21	2
Commis et ouvriers d'administr. .	350	103	453	67
Infirmiers.	330	285	615	92
Gendarmerie.	37	15	52	9
TOTAUX.			11.140	
13e rég. d'inf. de marine	2.464	300	2.764	509
Artillerie de marine	470	102	572	134
Régiment colonial (5)	2.464	150	2.614	287
Équipages de la flotte (flottille) .	359	230	589	41
TOTAUX.			6.539	
Report de l'armée de terre. . .			11.140	
			17.679	

IES PAR LE CORPS EXPÉDITIONNAIRE

'ERTES (MAI 1896)				Proportion pour cent de l'effectif
)ÉCÉDÉS				
En mer	Après rapatriement	Disparus	TOTAL	
48	27	1	506	52,2
118	82	29	1.018	35,7
35	26	38	320	32,8
			271	15,3
6	5	»	39	24,2
28	20	5	351	39,5
4	8	»	26	25,5
»	»	»	5	20,8
50	25	3	387	30,0
31	14	2	250	25,4
1	»	»	3	14,3
18	6	1	92	20,3
6	5	1	104	16,9
1	»	»	10	19,2
			3.382	
35	25	8	577	20,8
8	5	1	148	25,8
10	10	2	309	11,8
4	2	»	47	7,9
			1.081	
			3.382	
			4.463	

OBSERVATIONS

(1) Y compris les hommes de troupe de la légion appartenant à l'état-major du régiment.

(2) Hommes de troupe ayant servi à encadrer les détachements de conducteurs kabyles.

(3) Dans ce total sont compris 280 à 300 hommes de troupe français (sous-officiers, caporaux, etc.) chez lesquels la proportion de la mortalité a été trois fois plus élevée que chez les indigènes.

(4) Batteries, sections de munitions et de parc.

(5) Le nombre des hommes de troupe européens compris dans l'effectif du régiment colonial n'est pas connu, pas plus que l'effectif du renfort de Sénégalais et de Haoussas reçu par ce corps à la fin de novembre.

N. B. — A. D'après les tableaux d'effectifs de guerre.

B. D'après les indications contenues dans le rapport d'ensemble, rectifié, toutes les fois que cela a été possible, par les indications du service des étapes à Majunga.

de 4.463 pour la troupe ; soit, pour un effectif total d'environ 700 officiers et 18.000 hommes de troupe, une mortalité de 5 0/0 pour les officiers et de 25 0/0 pour la troupe. Quant aux indisponibilités, on peut admettre qu'elles ont atteint de 75 à 80 0/0 de l'effectif total.

Et pourtant, on était prévenu, on avait l'expérience des expéditions passées, et on connaissait parfaitement l'insalubrité des côtes malgaches. Les précautions les plus minutieuses avaient donc été prises avec un soin particulier.

La ration, comme on l'a déjà vu (1), avait été déterminée de manière à donner au soldat une nourriture saine et relativement abondante, et, malgré les réductions qu'on fut amené à lui faire subir en cours d'opérations, elle ne devint jamais insuffisante.

Les hommes étaient pourvus d'un habillement et d'un équipement appropriés aux conditions climatériques : casque colonial, béret pour la nuit, double tenue de toile et de flanelle, — cette dernière en prévision de l'abaissement nocturne de la température, — d'une moustiquaire, d'une bande

---

de 270 officiers et 2.284 hommes de troupe, les indisponibilités pour maladies furent de 190 officiers et de 1.329 hommes ; il convient d'ajouter que, grâce au faible effectif du corps expéditionnaire et au peu de durée de l'expédition, les rapatriements purent se faire sans délais, et qu'il n'y eut en somme que 9 décès d'officiers et 39 d'hommes de troupe.

(1) Voir le taux de la ration, 1re partie, chapitre III.

de toile imperméable destinée à les isoler du sol, d'une demi-couverture, etc.

Enfin, une instruction distribuée à tous les officiers du corps expéditionnaire énumérait les dispositions hygiéniques dont chacun devait, dans la mesure du possible, assurer l'exécution, soit en station, soit en marche :

Port obligatoire du casque, du lever au coucher du soleil.

Interdiction de se coucher sur la terre nue.

Recommandation de veiller à la propreté corporelle des hommes ; de choisir, pour camper, des terrains éloignés des flaques d'eau stagnante et, si possible, élevés; de faire établir et désinfecter régulièrement les feuillées ; de nettoyer à fond les terrains de campement ; et, surtout, usage exclusif de l'eau bouillie pour la boisson, et emploi de la quinine à titre préventif.

Ces précautions furent malheureusement impuissantes à neutraliser les causes morbides, et le corps expéditionnaire eut à subir, comme on vient de le voir, une effrayante mortalité.

Le tableau (p. 156-157) donne le détail par corps des pertes de toute nature subies pendant l'expédition de Madagascar ; il montre, d'une manière frappante, combien les troupes blanches, les troupes jeunes fournies par l'armée métropolitaine principalement, ont été cruellement éprouvées. Les chiffres suivants permettront de se

rendre compte de la marche progressive suivie par les maladies.

40e bataillon de chasseurs. — Le 18 mai, à Marolambo, au moment où il venait de rejoindre la colonne d'avant-garde, le 40e bataillon de chasseurs présentait un effectif de 796 hommes dans le rang.

Le 1er août, au Béritzoka, le chiffre de ses rationnaires n'est plus que de 515 et, sur ce nombre, l'effectif des hommes réellement disponibles pour des opérations actives ne dépasse pas 300.

Un mois plus tard, enfin, le 6 septembre, le bataillon ne comptait plus que 248 rationnaires, sur lesquels 145 seulement, dont 28 sous-officiers, étaient jugés susceptibles de prendre part éventuellement aux opérations de la colonne légère.

200e régiment d'infanterie. — Le 16 juillet, les 1er et 3e bataillons du 200e réunis à Marololo (le 2e bataillon est au service des étapes) comptent le 1er, 510 rationnaires et 379 fusils disponibles; le 3e, 613 rationnaires et 570 fusils.

Le 1er août, les réductions subies par les effectifs ne sont pas très considérables; le 1er bataillon a 489 rationnaires présents, mais il n'a plus que 278 fusils; le 3e ne compte plus que 495 fusils sur 594 hommes présents dans le rang.

L'effectif du 1er bataillon fond dès lors rapidement et, vers le 10 août, sa situation sanitaire est

devenue si précaire qu'il faut renoncer définitivement à l'utiliser activement.

Le 3e bataillon seul rejoint les bataillons avancés de la 1re brigade ; le chiffre de ses rationnaires descend successivement à 444 le 16 août, à 324 le 1er septembre, et quand le 17 septembre il quitte Mangasoavina pour marcher sur Tananarive, sur un effectif de 283 combattants réellement disponibles, il ne compte plus que 115 hommes du bataillon primitif; les 168 autres appartiennent au détachement de relève.

Enfin, le 5 octobre après l'entrée dans Tananarive, le chiffre des présents au drapeau est réduit à 209 sur lesquels le commandant de Franclieu ne peut emmener que 171 hommes, le 22 octobre, quand le bataillon quitte Tananarive pour rentrer à Majunga.

Au départ de Majunga, les 26 et 29 novembre, l'effectif total des hommes du 200e embarqués pour rentrer en France avec leurs unités est de 621.

Régiment d'Algérie. — A la date du 11 juillet, au moment où la route carrossable est à peu près terminée jusqu'à Tsarasotra, l'effectif des hommes du régiment d'Algérie réellement disponibles pour la continuation de la marche est de :

528	hommes	pour le	1er	bataillon	(bataill. étrang.).
687	—	—	2e	—	(tiraill. algér.).
600	—	—	3e	—	—

Ce dernier bataillon, à Madagascar depuis le 1er mars, c'est-à-dire depuis quatre mois et demi, a encore un effectif de 647 rationnaires.

Le 1er septembre, le chiffre des rationnaires est réduit à :

445	hommes pour le	1er	bataillon.
662	—	2e	—
548	—	3e	—

Enfin, au départ de Mangasoavina pour Tananarive, le 14 septembre, l'effectif des combattants disponibles est le suivant :

1er	bataillon,	450	hommes (dont 145 de la relève).
2e	—	527	—
3e	—	414	—

Le 1er octobre, le lendemain de l'entrée de la colonne légère à Tananarive, les effectifs sont :

1er	bataillon,	397	hommes.
2e	—	510	—
3e	—	375	—

Ce dernier bataillon a perdu, dans la journée du 30 septembre, 6 hommes de troupe tués et 17 blessés; il reste donc seulement une perte de 16 hommes pour cause de maladie.

Il n'est pas inutile d'insister ici sur la résistance dont les tirailleurs algériens ont fait preuve pendant l'expédition de Madagascar.

Ils ont pris part, pendant la campagne, à toutes les opérations militaires, concouru dans la plus large mesure aux travaux les plus rudes. Le 3e bataillon du régiment d'Algérie, arrivé à Madagascar le 1er mars, a eu à fournir à Majunga des corvées pénibles pour le déchargement des navires, pendant une saison très malsaine ; il a été de toutes les colonnes, et a supporté des fatigues considérables; il a pu, néanmoins, entrer dans la colonne légère avec un effectif d'hommes valides égal à la moitié au moins de son effectif initial, et n'a subi durant cette marche ininterrompue de plus de quinze jours qu'une réduction insignifiante du fait de la maladie.

Le 2e bataillon du même régiment avait encore dans le rang plus de 650 hommes portant leur sac et leur fusil, faisant les étapes avec leur unité, participant aux travaux de la route, quand il est arrivé à Mangasoavina; sur ce chiffre, il est vrai, 150 hommes environ n'ont pas été jugés susceptibles de supporter les fatigues de la marche sur Tananarive; mais ils ont continué à assurer la garde de la base de ravitaillement de la colonne et des divers postes de la ligne d'étapes, et un certain nombre d'entre eux ont pu, après l'occupation de Tananarive, être employés à l'escorte des convois dirigés sur cette ville.

On peut affirmer, sans exagération, que les tirailleurs algériens ont constitué un des principaux

éléments de force de la colonne légère, et plus tard, de la brigade d'occupation.

Infanterie de marine. — Les 1er et 3e bataillons du 13e régiment d'infanterie de marine ont seuls fait partie de la colonne du corps expéditionnaire, puis de la colonne légère.

Comptant, le 1er août, au moment où la 2e brigade a remplacé la 1re à l'avant-garde, le premier bataillon 709 rationnaires et le troisième 548, ils étaient réduits respectivement à 354 et 275 hommes valides, le 15 septembre, à la formation de la colonne légère.

Après l'entrée à Tananarive, à la date du 5 octobre, le 1er bataillon n'avait plus que 293 hommes présents ; le 3e était réduit à 236.

Tirailleurs haoussas et malgaches. — Ces deux bataillons ont rendu les plus grands services, et ont admirablement résisté aux fatigues des reconnaissances, travaux de route, etc., auxquels ils ont été employés sans ménagement. Leur effectif était encore, à la formation de la colonne légère, de 504 hommes pour le bataillon malgache et de 617 pour le bataillon haoussa.

Malheureusement, leurs cadres européens n'avaient pas les mêmes qualités d'endurance, et les deux bataillons noirs du régiment colonial durent laisser au camp de Mangasoavina, comme incapables de supporter les fatigues de la marche sur

Tananarive, un nombre de sous-officiers européens à peu près double de celui que laissaient les deux bataillons du 13e de marine.

*
* *

Ainsi donc, toutes les précautions, toutes les recommandations ayant pour objet de sauvegarder l'état sanitaire ont été impuissantes, ou du moins n'ont pas empêché un déchet énorme de se produire. C'est que, sans parler de l'insouciance et de l'imprudence traditionnelles du soldat, bien des circonstances se sont opposées à leur exacte observation.

Le luxe relatif d'effets d'habillement, dont les hommes avaient été pourvus, ne devait que médiocrement servir à des troupes toujours en mouvement; en effet, faute de moyens de transport, et pour alléger les sacs, une partie de ces effets dut être laissée, principalement par les troupes de l'avant-garde, dans les dépôts installés le long de la route; les hommes n'avaient plus, par suite, les moyens de se protéger contre l'humidité et le refroidissement nocturne : de là diarrhée et dysenterie.

L'usage exclusif d'eau bouillie pour la boisson était une recommandation des plus sages ; à défaut d'un filtre de campagne (1) d'un usage pra-

---

(1) Le corps expéditionnaire du Dahomey avait été muni de filtres Chamberland, système Pasteur, qui n'ont pas donné de bons

tique et donnant une réelle sécurité, le service de santé avait doté les troupes de marmites spécialement destinées à l'ébullition de l'eau; mais, toujours faute de moyens de transport, il ne fut pas possible de les faire suivre. Comment d'ailleurs empêcher les hommes, au cours d'une marche fatigante, la gorge desséchée par la chaleur et la poussière du chemin, de vider rapidement leur bidon et de boire ensuite l'eau des mares ou des ruisseaux qu'ils traversent ?

La médication préventive par la quinine n'a pas produit tous les heureux résultats qu'on avait escomptés ; elle a cependant, dans une certaine mesure, augmenté le degré de résistance des Européens aux influences pernicieuses du climat, et l'expérience de quelques individualités laisse supposer que, pratiqué à plus haute dose, ce traitement aurait eu une plus grande efficacité.

Enfin, et surtout par suite des circonstances que le commandement a dû subir, les soldats ont été soumis à un surmenage excessif, obligés de faire non seulement leurs propres corvées, mais encore celles des divers services, de faire l'office de boulangers, de bouchers, d'infirmiers, de fossoyeurs, de débardeurs, de terrassiers.

Ce ne sont pas seulement le port du sac pour les fantassins, et les travaux de la route qui ont

---

résultats; il en a été de même de ceux dont avait été doté le corps expéditionnaire anglais dans la deuxième campagne contre les Ashantis, en 1896.

occasionné ce surmenage : dans les bataillons d'infanterie, en effet, des hommes qui ne portaient pas le sac, qui ne participaient pas aux travaux de terrassement, ont été aussi éprouvés, sinon plus, que leurs camarades; mais c'étaient des muletiers, par exemple, qui, constamment en route pour satisfaire aux nécessités du ravitaillement, devaient, souvent plusieurs fois au cours d'une même étape, relever leur mulet tombé dans un ravin ou une fondrière, défaire et refaire le chargement.

Des fatigues analogues attendaient les artilleurs, les hommes du train, les cavaliers eux-mêmes qui, détachés en postes de correspondance, étaient fréquemment mis en route, par suite des exigences du service, aux heures les plus chaudes de la journée.

Ces causes morbides, déjà trop nombreuses, se trouvaient encore aggravées par les difficultés des évacuations par voie de terre pour les troupes au delà de Marololo, et par l'encombrement des formations sanitaires qui rendit impuissants les efforts et le dévouement d'un personnel dont l'effectif, déjà réduit par les atteintes du climat, devenait d'autant plus insuffisant que les besoins pour lesquels il avait été prévu étaient eux-mêmes plus largement dépassés.

Mais c'est surtout aux retards dans les rapatriements, à la mesure qui, sous la pression d'une opinion publique affolée, les fit même

entièrement suspendre pendant les mois d'août et de septembre, qu'il faut attribuer l'énorme proportion des décès dans le corps expéditionnaire. Les hommes atteints par le paludisme et l'anémie ne peuvent se remettre sous les climats tropicaux, et les sanatoria les mieux choisis ne sauraient remplacer pour eux l'influence revivifiante du pays natal. Sans doute, le rapatriement des malades par la voie de la mer Rouge n'est pas sans présenter des dangers ; mais il valait encore mieux s'y exposer que de laisser les malades mourir sûrement de découragement et de consomption dans les ambulances encombrées. On aurait pu d'ailleurs diminuer les souffrances de la traversée en améliorant les installations et l'hygiène à bord des transports-hôpitaux ; l'aménagement du *Coromandel*, qui servit de bateau-hôpital à la Côte d'Or pendant la dernière expédition anglaise contre les Ashantis, peut être proposé comme exemple de ce qu'il est possible de réaliser dans cet ordre d'idées.

*
* *

On a cru pouvoir affirmer que le chiffre de la mortalité aurait été beaucoup moins élevé si la campagne avait été menée plus rapidement, et si le corps expéditionnaire avait pu gagner d'un seul bond les régions élevées de l'île, sans séjourner dans la zone côtière, basse et marécageuse.

Mais comment, alors, expliquer les pertes considérables subies par les détachements de relève arrivés de France à la fin du mois d'août ?

Le détachement de relève du bataillon étranger (1), arrivé à Majunga le 28 août à l'effectif de 147 hommes, était immédiatement amené par la voie fluviale à Marololo ; il gagnait ensuite en dix jours de route (durée normale du trajet) le camp de Mangasoavina où il arrivait le 10 septembre, sans avoir laissé un seul homme en arrière.

145 hommes de ce détachement partaient de Mangasoavina le 14 septembre, avec le premier échelon de la colonne légère. Dès le 15, les accès de fièvre faisaient leur apparition, aussi graves que nombreux, et le 1er octobre, lendemain de la prise de Tananarive, il n'en restait plus dans le rang que 83 ; 62 hommes avaient disparu de l'effectif, décédés, évacués, entrés à l'ambulance ; sur ce nombre, 5 seulement avaient été blessés à l'ennemi.

De plus, pendant le séjour du bataillon à Tananarive, 31 hommes du renfort entrèrent aux hôpitaux ; de sorte que, le jour du départ pour Majunga, le 22 octobre, après cinquante-deux jours de séjour dans l'île, le détachement dont il

(1) Les renseignements concernant le bataillon étranger sont empruntés à une étude inédite de M. le médecin-major de 1re classe Debrie, qui était médecin major de 2e classe dans ce bataillon pendant l'expédition.

s'agit était réduit à 52 hommes valides dans le rang ; son effectif était diminué des deux tiers.

La situation des détachements de relève du 200e et du 40e bataillon de chasseurs est tout aussi instructive. Ces deux détachements se sont trouvés dans des conditions analogues à celles du bataillon étranger. Sur un effectif de 378 hommes du 200e débarqués à Majunga, 208 ont été dirigés sur Mangasoavina, où ils ont rejoint le 3e bataillon avec lequel 168 d'entre eux ont pris part aux opérations de la colonne légère ; le reste du détachement avait été incorporé au 1er bataillon, alors stationné à Ambato. Le chiffre des hommes décédés à Madagascar ou disparus est de 162, pour un séjour dans l'île de trois mois, sans que le détachement ait eu à effectuer de travaux de terrassement ou autres corvées pénibles.

Quant au détachement de relève du 40e bataillon de chasseurs, arrivé le 15 septembre à Mangasoavina avec son effectif complet de 150 hommes, il a perdu pendant la même période de temps 45 hommes, soit 30 0/0 de son effectif.

* * *

Alors, que conclure ? La vérité est qu'on ne fait pas campagne sans marcher, sans s'exposer au soleil et à la pluie, sans coucher sur la dure, sans veiller, sans avoir froid et chaud, faim et soif, sans modifier son régime habituel, en un mot, sans se surmener ;

Que ce surmenage, déjà funeste en Europe, l'est beaucoup plus dans les colonies à cause de la chaleur et de l'humidité qui anémient, de l'insalubrité du sol non cultivé, de l'insuffisance ou même du manque de ressources qui modifie plus complètement encore qu'en Europe la façon de vivre accoutumée ;

Que toutes les mesures prises pour combattre ce surmenage sont des palliatifs insuffisants, et sont d'ailleurs le plus souvent déjouées par des circonstances plus fortes que la plus énergique volonté.

La vérité est que, pour faire campagne dans les pays tropicaux, il ne faut pas de troupes européennes, de troupes jeunes surtout, ou du moins qu'il n'en faut qu'un très petit nombre, de manière à pouvoir, sans exagération de dépenses, leur assurer le maximum de bien-être.

Il faut surtout des troupes indigènes bien encadrées, avec un petit noyau de soldats blancs (1)

---

(1) Ces soldats blancs, au nombre de 20 à 30 par compagnie de 250 hommes, formeraient une demi-section ayant ses cadres particuliers (1 sous-officier et 2 caporaux), de façon à n'être en aucune circonstance sous les ordres de gradés indigènes ; ils pourraient être rengagés ou choisis parmi les meilleurs sujets des régiments étrangers ou des bataillons d'Afrique, ayant fait leurs preuves et offrant toutes les garanties voulues d'âge et de santé. Enfin, ils devraient avoir une profession permettant de les utiliser, quand ils ne seraient pas en expédition ou employés comme instructeurs (clairons, tailleurs, cordonniers, armuriers, maçons, menuisiers, forgerons, etc.).

qui en doublent la valeur, cadres et soldats dans la force de l'âge, de 25 à 30 ans, et pourvus de tout le confort possible; les premiers montés ou portés, suivant les conditions topographiques du pays, les seconds dotés de moyens de transport, porteurs ou animaux de bât, de façon à n'avoir qu'à marcher et à combattre, sans porter autre chose que leurs fusils et leurs cartouches, sans être astreints à aucune corvée.

Ce qu'il faut encore, c'est que cadres et soldats ne s'éternisent pas aux colonies ; et comme, pour assurer leur relève, il n'est pas possible de créer de nouveaux bataillons d'infanterie de marine au fur et à mesure de la création de nouveaux bataillons indigènes, il est nécessaire que la constitution de ces derniers soit, à quelques tempéraments près, analogue à celle des troupes spéciales du XIXe corps, c'est-à-dire que leurs éléments blancs se recrutent sur l'ensemble de l'armée. De la sorte, formations et licenciements se feront selon les besoins et sans à-coups ; il n'y aura plus ni pléthore à certains moments, ni pénurie à d'autres, l'armée coloniale aura l'élasticité voulue pour parer à toute éventualité et, surtout, le martyrologe des expéditions coloniales sera clos.

Voilà la vérité. Elle ne va malheureusement pas sans heurter quelques intérêts, de sorte que la situation actuelle se prolonge, et qu'à la première insurrection des milices tonkinoises ou

malgaches, il faudra reformer peut-être un 40e bataillon de chasseurs, un 200e régiment d'infanterie au risque d'avoir à enregistrer de nouvelles hécatombes.



TABLE DES MATIÈRES

Pages.
Introduction 5

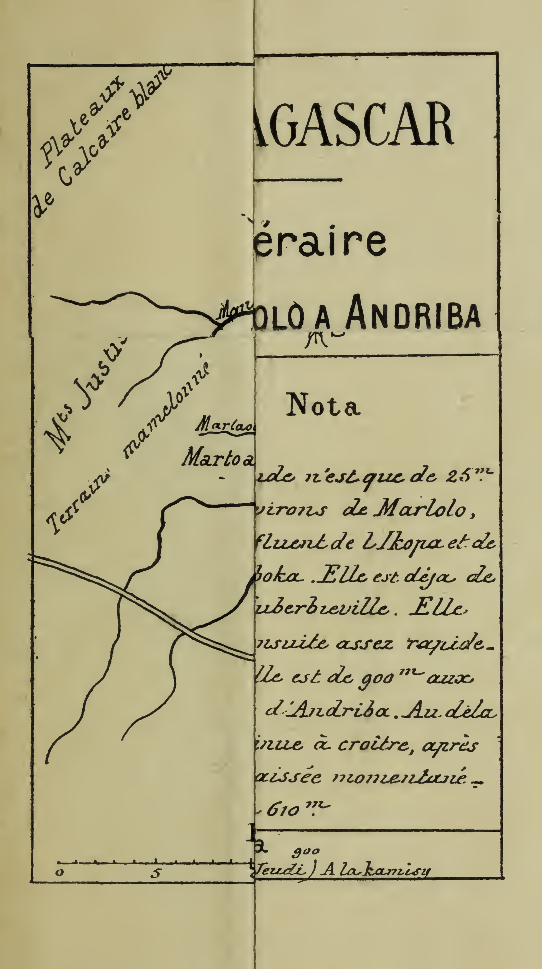
1re Partie. — LA PRÉPARATION

I. — Les origines de la guerre. — Les études préliminaires. — Le vote des crédits. 9
II. — Le corps expéditionnaire. — Le commandement et les troupes 22
III. — Les services. — Le service des subsistances, le service de santé. 35
IV. — Les conducteurs et travailleurs auxiliaires. — Leur recrutement. — Leur organisation. . 56
V. — Le choix de la route. — La base maritime. — L'appontement de Majunga 70
VI. — Les transports par terre 80
VII. — Les transports fluviaux. 101
VIII. — Les transports maritimes. 111

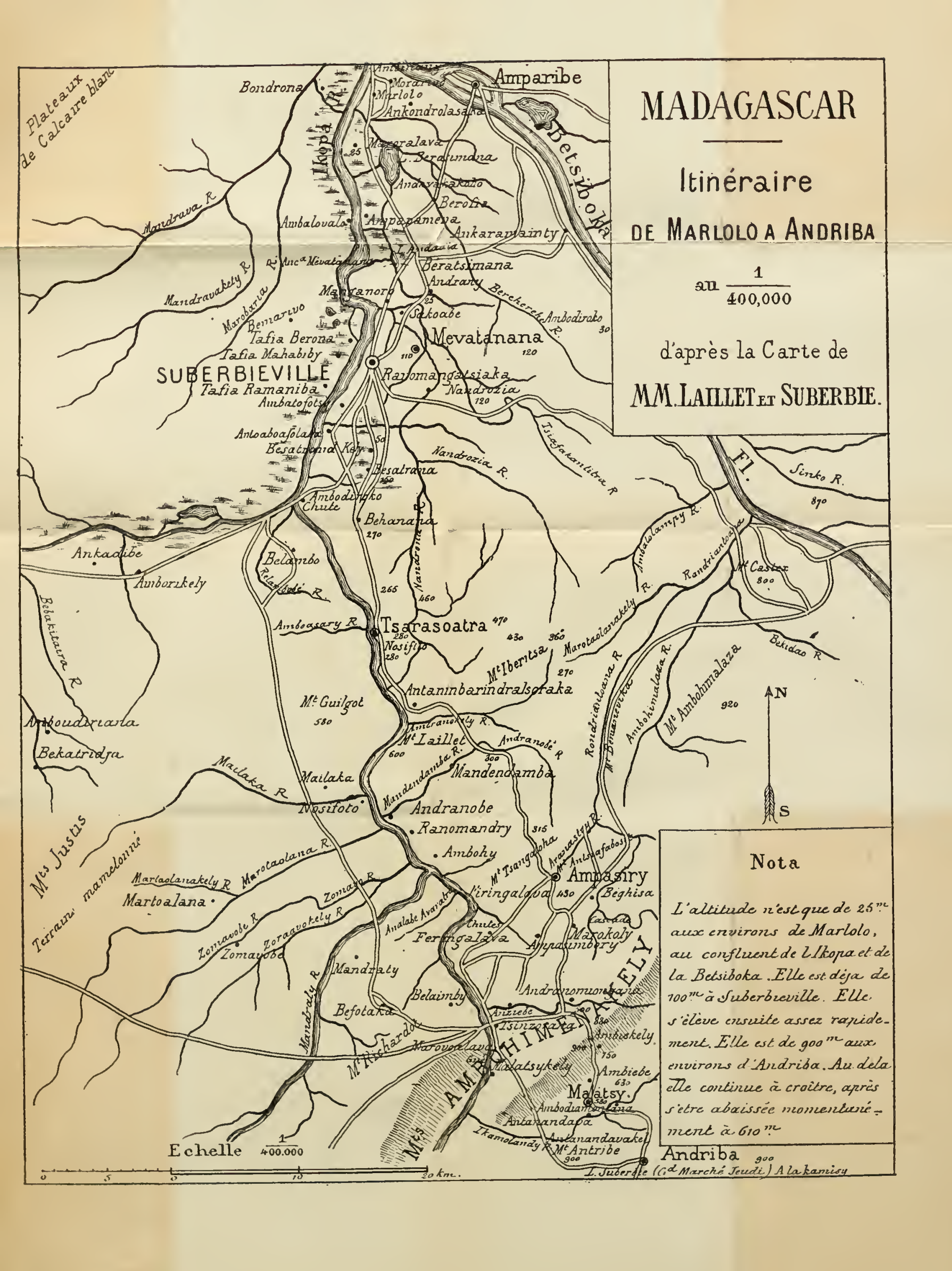
2e Partie. — L'EXÉCUTION

I. — Le plan d'opérations. 121
II. — Exposé sommaire des opérations 128
III. — Remarques tactiques. — L'état sanitaire. — Les pertes 150

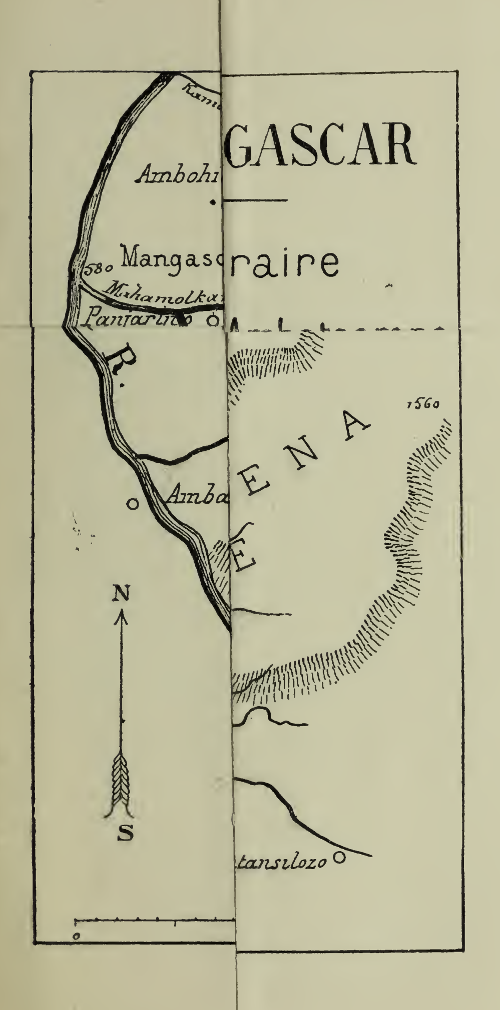
IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 2422-2-98. — (Encre Lorilleux).



AGASCAR
éraire
OLO A ANDRIBA
Nota
ude n'est que de 25m
virons de Marlolo,
fluent de l'Ikopa et de
boka. Elle est déja de
uberbreville. Elle
nsuite assez rapide-
lle est de 900m aux
d'Andriba. Au delà
inue à croître, après
aissée momentané-
610m
Plateaux de Calcaire blanc
Mts Justi
Terrain mamelonné
Marlao
Martoa
0
5
900
Jeudi) A la kamisy



MADAGASCAR
Itinéraire
DE MARLOLO A ANDRIBA
au 1/400,000
d'après la Carte de
MM. LAILLET ET SUBERBIE.
Nota
L'altitude n'est que de 25m aux environs de Marlolo, au confluent de l'Ikopa et de la Betsiboka. Elle est déja de 100m à Suberbieville. Elle s'élève ensuite assez rapidement. Elle est de 900m aux environs d'Andriba. Au delà elle continue à croître, après s'être abaissée momentanément à 610m.
Plateaux de Calcaire blanc
Bondrona
Ikopa R.
Marlolo
Ankondrolasaka
Amparibe
Betsiboka
Mandrava R.
Ambalovala
Ampanameva
Ankarampainty
Beratsimana
Andrarny
Mandravakely R.
Marobaria R.
Bemarivo
Tafia Berona
Tafia Mahabiby
SUBERBIEVILLE
Tafia Ramaniba
Ambatofotsy
Sakoabe
Mevatanana
Ranomangatsiaka
Nandrozia
Ambodiroko
Antoaboafolana
Besatrana Kely
Besatrana
Nandrozia R.
Ambodiroko
Chute
Behanana
Ankadibe
Amborikely
Belambo
Bebakitaura R.
Tsarasoatra
Nosifito
Ambeasary R.
Mt Iberitsa
Marotaolanakely R.
Sinko R.
Ambalalampy R.
Randrianloana
Mt Castex
Bekidao R.
Antaninbarindralsoraka
Mt Guilgot
Mt Ambohimalaza
Amboudriana
Bekatridja
Mt Laillet
Andranobé R.
Mandendamba R.
Mandendamba
Mailaka
Mailaka R.
Nosifoto
Andranobe
Ranomandry
Ambohy
Mts Justis
Terrain mamelonné
Marotaolana R.
Marlaolanakely R.
Martoalana
Zomaza R.
Zomavobe R.
Zoraavokely R.
Zomavobe
Mt Tsangaloha
Ampasiry
Beghisa
Viringalova
Chutes
Feringalava
Marokoly
Ampasimbory
Mandraty
Mandrakely R.
Belaimby
Befotaka
Andranomionkana
Tsinzorana
Mt Richardot
Marovoalava
Malatsykely
Ambiebe
Malatsy
Ambodiamontana
Antanandaba
Ikamolandy R.
Antanandavakely
Mt Antribe
Andriba
Mts AMBOHIMENA
Echelle 1/400.000
0 5 0 10 20 km.
L. Suberbie (Gd Marché Jeudi) Alakamisy
N
S



GASCAR
Ambohi
Mangasc
raire
580
Mahamolka
Pantarino
R.
1560
E N A
Amba
E
N
S
tansilozo
0



MADAGASCAR
Itinéraire
d'Andriba à Ambatoarana
au 1/400,000
d'après la Carte de
MM. LAILLET ET SUBERBIE
Nota
d'Andriba à Ambatoarana
l'altitude s'élève de 600m. à
environ 1200m.
La piste est en général bonne.
Elle traverse toutefois un lac
ou marais peu profond au
nord d'Ampotaka.
Un défilé rocheux entre Ampotaka
et Ambohinoro.
Andriba
Mt Andribe
Ambohitromby
Mangasoavina
Maroharona
Mt Mandrereza
Rocher de Fanjarivo
Ikopa R.
Cascades
Antafofo
Ranovelona
Tiavolo
Prairies
Pentes douces
Ampotaka
Marché du Mercredi
Mont Anzavona
Mt Irindra
Rochers d'Ambohibe
Mt Maritsipoy
Ambohinoro
Tsiafindramaso
Rochers d'Ankotrakotrana
Manankaza Riv.
Kiangara
Kinajy
Ambalomanga
MONTS AMBOHIMENA
OU ANGAVE
Ranamofana
Mts Marolohy
Maharidaza
Tandrokomby
Lazaina
Talata Angavo
Marché du mardi
Mt Angaro
Mts Ambatomalaza
Ambatoarana
Ambatomazava
Mantansilozo
Echelle 1/400.000
N
S


Manantsilao
1030
Lazain
ASCAR
Talata Ang
1150
Marché du
Morarano
Ambato
raire
Manarina
Talata Ankorombe
HIMANGA
1080
Ambohitrabiby
1368
1287
1243
1527
Ambohitrondrana
Ambohiadrano
Ambohitrony
Ambatofotsy
1446
1364
Keferana
Ambohibelonia
Ambato
1310
1278
N
Soanarivo
1640
Ambohi
arina
Soavina
Ambohimolaza
1306
ARIVE
1491
1330
Amba
Imerikasinina
Ambohimanambola
S
Iravoandriana
10
5
Imeritsialino
1415
Antanamalaza


MADAGASCAR
Itinéraire
d'Ambatoarana
à
TANANARIVE
au 1/400,000
d'après la Carte de
MM. LAILLET ET SUBÉRBIE
Nota: Après avoir franchi les monts Ambohimena on entre dans une région plus peuplée et plus cultivée.
La piste, assez bonne, devient progressivement une route.
A partir de Babay le pays offre des ressources sérieuses
Lazaina
Talata Angaro
Marché du mardi
Ambatoarana
Mandrosoa
Ambohipihoana
Ankazobe
Monts Tsiafabalala
Betsiboka Fl.
Ambohibe
Andrenivato
Ambohitromoy
Crête rocheuse dominant la plaine de 100m environ
Ambohijanahary
Antoby
Fierenana
Ambatomitsangana
Soamadanana
Mts Ankarara
Fihaonana
Miakadaza
Ambatomanjaka
Ambohitromby
Andrambontanif
Sarobaratra
Ampasimavo
Lohavohitra
Manankasina
Ankadisarotra
Antaninandriana
Tafaina
Mampitovy
Mandrohona
Fidirana
Babay
Andringitra
Imerikanjaka
Ampanotoko
Sabotsy
Ambohimanga
Ambohimanamba
Antsahafito
Mandrosoa
Baka
Imerinavaratra
Ankerika
Ampananina
Nosivola
Ambohimirino
Ambohitsimeloka
Fiakavana
Manarina
Ampampanimakaza
Chute de Farent
Soavimerina
Ambohimanoa
Ikopa R.
Ambohimasina
Andriatany
Ambohitrarivo
Ambohitrondrana
Ambohidratrimo
Ambohibelonia
Ambohikandroso
Ambohibe
Ambohitrantonaina
Ambatomitsangana
Sabotsy
Antongana
Fenoarivo
Ambohidrape
Ambohijafy
Ambohimanarina
Ilafy
Soamanandrarina
TANANARIVE
Andraisora
Imerikasinina
Soavina
Ambohimalaza
Ambohimanga
Soaitrana
Ambohipeno
Antanjombato
Alarosa
Sabotsy
Imeritsialino
Ambohitfaina
Antanamalaza
Androibe
Soavina
Antanetibe
Ambohimangakely
Namehana
Talata
Ambohitrabiby
Ambohidrano
Ambatofotsy
N
S
Echelle 1/400.000
10
5
0
10
20 Kil.

